

Da una fabbrica di vetture cinese «fino a 11mila posti di lavoro»

Alberto Annicchiarico

Soltanto un mese fa il colosso BYD, divenuto in pochi anni numero uno nella produzione di auto a batteria e ibride plug-in (obiettivo 4 milioni e +33% nel 2024), ha firmato un accordo con la Turchia. Investimento da un miliardo di dollari, per un impianto vicino a Smirne, deciso ai più alti livelli. Via alla produzione (capacità 150mila veicoli l'anno) entro il 2026, con la creazione di 5mila posti diretti. Previsto anche un centro ricerca e sviluppo. La mossa di BYD segue quella messa a segno in aprile da Chery, maggior esportatore cinese di auto, che ha scelto Barcellona per una jv con un player locale. Posti di lavoro diretti attesi 1.250.

E l'Italia? Secondo la società di consulenza globale AlixPartners l'installazione di una piattaforma produttiva da 150 a 200 mila veicoli all'anno potrebbe dare lavoro a 9-11 mila persone, tra dipendenti del costruttore e filiera. I benefici occupazionali potrebbero essere anche superiori considerando l'indotto indiretto, ad esempio i servizi. E la scelta di produrre in Europa, per i cinesi, non dipende solo dai nuovi pesanti dazi decisi dalla Commissione europea. «La storia dell'industria - spiega Dario Duse, Emea co-leader della practice Automotive & Industrials e Italy Country Leader di AlixPartners - insegna che, per volumi significativi, i veicoli devono essere assemblati regionalmente». Quanto ai componenti «in Italia esistono eccellenze legate alla lavorazione dell'acciaio - come parti di carrozzeria, alberi motore, sospensioni - o anche all'elettronica. Assicurarsi una fornitura vicina e affidabile può essere una strategia di contenimento del rischio».

Un aspetto cruciale è rappresentato dalle competenze. «Le più richieste dalle case auto, oltre il 50% del totale - continua Duse - sono e saranno sempre più in ambito elettronico ed informatico. L'automotive, però, stenta a essere attrattivo per i laureati in ingegneria elettronica e in informatica, che spesso preferiscono aziende di elettronica e di consulenza IT. In Italia esistono tuttavia forti competenze specifiche in materia di software integration, di macchinari di tecnologia avanzata per le produzioni di componenti chiave anche per i nuovi veicoli elettrici e software-defined. È il caso di Ima Automation, che è uno dei due produttori leader europei in fatto di linee di assemblaggio per motori elettrici e pacchi batteria».

Le competenze distintive e avanzate, quindi, ci sono. Ma ad oggi coprono solo alcuni dei domini chiave dell'auto del futuro e hanno un problema di dimensione inferiore a quella di aziende estere. «Risultano scoperte aree quali software defined vehicles (in cui le funzionalità e le prestazioni sono controllate e gestite principalmente attraverso software anziché solo hardware, ndr), shared mobility, manufacturing 4.0 (robotica

avanzata e big data analytics, ndr) e intelligenza artificiale, rispetto alle quali la localizzazione di un centro di sviluppo porterebbe linfa per l'innovazione. L'Italia si batte in un mercato altamente competitivo e per attrarre investimenti sostenibili andrebbero considerati non solo ulteriori incentivi, ma anche il costo pubblico per ogni posto di lavoro perso, che potrebbe oscillare tra i 27mila e i 51mila euro, in base al tempo di reimpiego», aggiunge Duse.

Quanto al capitolo ricerca e sviluppo l'Italia, conclude il responsabile di AlixPartners per l'Italia, si presterebbe bene ad accogliere un centro, non soltanto per ragioni di indiscusse competenze storiche. «In media il costo di un ingegnere nel Regno Unito e in Germania è superiore, rispettivamente del 20% e dell'80%, a quello di un professionista italiano, e questa differenza è ancor più marcata per i neolaureati. Visto lo sviluppo in alcune aree metropolitane, perfino un ingegnere cinese può risultare più costoso di un italiano, mentre invece l'India è più economica. I principali atenei di ingegneria italiani sono in costante ascesa nei ranking internazionali, anche se la disparità di trattamento economico spinge molti talenti all'estero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA