

## «Per la svolta serve un piano straordinario come il Chips Act»

Filomena Greco



La crisi dell'auto «non è solo locale, di Torino e del Piemonte, ma è sempre più globale». Per questo serve un'azione europea forte sul piano della politica industriale, «sul modello di quanto fatto con il Chips Act, dunque un piano per l'Auto che abbia obiettivi chiari e condivisi». È la posizione di Marco Gay, presidente degli industriali di Torino, una provincia parte di un territorio, il Piemonte, che da solo vale circa il 40% di tutto l'indotto automotive italiano, con oltre 700 imprese, 19 miliardi di fatturato e 56mila addetti.

Dopo i sindacati, anche gli industriali di diversi distretti italiani, da Cassino a Melfi, in queste settimane stanno lanciando l'allarme sulla tenuta dell'industria dell'auto, a fronte di volumi in forte calo in tutti gli stabilimenti italiani di Stellantis, compreso la Sevel dove si producono i veicoli commerciali. Torino sta vivendo questa fase con il primato, poco invidiabile, di provincia con la richiesta più alta di cassa integrazione in Italia (seguita da Milano e Napoli) e con sulle spalle il rischio di una recessione imboccata nel secondo trimestre dell'anno, condizionata dalla performance del settore automotive. «Di fronte a una situazione in cui parlano i dati – evidenzia il presidente Gay - è importante però porre l'accento sulla valorizzazione della filiera industriale del territorio, guardare al futuro e non solo al presente. Non a caso ad agosto abbiamo fondato la Vehicle Valley, una Fondazione che ha coinvolto alcune aziende private, l'Unione industriali di Torino, l'Api, accanto alla Camera di commercio di Torino, per mettere al centro il saper fare e le competenze industriali nel mondo dell'auto e della mobilità». Sull'ipotesi di una mobilitazione dell'industria dell'auto, Gay conferma la necessità di muoversi insieme: «Ne discuteremo a tutti i livelli, è necessario che Confindustria abbia una posizione chiara, a fianco all'Anfia, sul futuro e sul sostegno ad un settore chiave».

Da un lato dunque una crisi contingente pesante, che registra un calo dei volumi di Stellantis in Italia intorno al 30% per la produzione di auto nel primo semestre

dell'anno, con Mirafiori che conta meno della metà di auto rispetto al 2023 (-63,2%), dall'altra la necessità di guardare alle linee di sviluppo del futuro, «pur tenendo i piedi ben piantati per terra».

Torino risente più di altre aree della crisi dell'auto perché «le imprese sono coinvolte nelle filiere con tutti i principali car maker, non soltanto Stellantis, e la crisi dell'industria auto in Germania sta avendo un peso importante». Basti pensare che il 14% delle imprese piemontesi è di fatto un esportatore puro e che il 37% è fortemente classificato dall'Osservatorio della Camera di commercio come «fortemente orientato all'export». «Francia e Germania sono i nostri primi partner commerciali, la crisi dei volumi in questi paesi ricade sulle nostre imprese» aggiunge Gay. Quanto a Stellantis, «l'auspicio è che si continuino a fare investimenti nel nostro Paese e che soprattutto ricerca, sviluppo e ingegneria trovino casa nella nostra Torino perché ci sono le condizioni» ha aggiunto Gay, mentre sul possibile arrivo di un produttore cinese, Gay evidenzia come «ogni opportunità non sia da scartare, ma da valutare e da approfondire».

Il tema dell'auto è un tema europeo, «serve una politica industriale per il settore Auto e un piano straordinario per il settore - insiste Gay - e serve una strategia in grado di valorizzare nuovi modelli di consumo come la Mobility as a service». In questo contesto, la trasversalità e la contingenza delle competenze industriali nel settore dei trasporti, aerospazio compreso, rappresenta una occasione di valorizzazione per le imprese torinesi. «Si tratta di filiere che stanno crescendo e che a Torino trovano terreno fertile» ribadisce Marco Gay.

Il combinato disposto della contrazione dei volumi di Stellantis in Italia e dell'intero settore in Europa sta condizionando la tenuta industriale di tutti i distretti automotive italiani, sia quelli più legati a Stellantis che quelli maggiormente internazionalizzati. L'ultimo report dell'Acea, l'associazione europea dei produttori di auto, fotografa una realtà complessa per l'Europa dell'auto: nel corso del 2023, anno durante il quale la produzione di auto a livello globale è cresciuta dell'11%, la percentuale più alta dal 2015, l'Europa ha registrato una quota del 20% sul totale delle auto prodotte nel mondo. Era al 23% nel 2018 e al 31% nel 2008. Se si considerano i volumi produttivi in Europa, questi restano sotto la soglia raggiunta nel 2019, di oltre il 20%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA