

Auto, la componentistica europea ha perso 86mila addetti dal 2020

Filomena Greco



TORINO

«La più grave perdita di posti di lavoro dalla crisi del Covid-19». Così Clepa, l'Associazione delle aziende europee della componentistica, parla dello tsunami che sta sconvolgendo il settore dell'automotive e quantifica in circa 86mila i posti di lavoro andati persi, dal 2020 al 2024, a fronte di nuove professioni legate allo sviluppo dei sistemi di trazione elettrica per un totale di circa 29mila posizioni. Un perdita netta, dunque, di circa 56mil addetti. Nei primi sei mesi del 2024, stima Clepa, sono stati annunciati 32mila tagli di posti di lavoro, «superando così il periodo peggiore della pandemia ed evidenziando che il maggiore impatto sull'occupazione è probabilmente ancora davanti a noi».

L'industria europea delle forniture automobilistiche si trova ad affrontare una fase assai complessa, con un impatto pesante sull'occupazione causato dal calo della domanda, dall'aumento dei costi di produzione e dal ritardo negli investimenti in nuove tecnologie. Il fatto stesso che la transizione verso la mobilità elettrica sia in una fase di stallo, con una serie di importanti investimenti produttivi di fatto bloccati o rimandati - si pensi, solo per rimanere in Italia, alla Gigafactory di Termoli di ACC, la partnership industriale tra Stellantis, TotalEnergies e Mercedes - non fa che aggravare le potenziali ricadute sull'intera filiera e rallentare il processo di creazione di nuova occupazione collegato allo sviluppo di sistemi di mobilità elettrica e di ricarica. A pagare il prezzo più pesante in termini di posti di lavoro persi è la Germania mentre in Italia si stima che

il calo possa attestarsi in questa fase su circa 7mila posizioni, il 10% di quei 70mila posti di lavoro che rappresentano il potenziale impatto della transizione in base allo scenario delineato da Clepa nello studio realizzato con Pwc Strategy. «Quello che emerge - commenta Marco Stella, presidente dei Componentisti in Anfia (imprese della filiera italiana) e vicepresidente di Clepa - è che l'indotto è in ritardo nella transizione tanto che dei 100mila nuovi posti di lavoro ipotizzati stimiamo ne siano nati solo un terzo». Una transizione inceppata, che deve fare i conti con la competitività delle imprese cinesi e con il rischio di perdita di valore aggiunto e quote di mercato per gli europei, a favore di Cina e low cost countries. In gran parte del settore, la redditività, evidenzia Clepa, rimane al di sotto della soglia del 5% necessaria a sostenere gli investimenti. «I margini operativi lordi sono in calo dal 2021, mettendo in dubbio la capacità del settore di finanziare gli investimenti necessari per una doppia transizione di successo» dice Clepa. Cala inoltre la quota in capo alle imprese europee nella creazione di valore globale del settore, dal 16,5% del 2019 al 14,6%. Come difendere allora l'industria europea dell'auto? «La strategia dei car maker in questa fase, interessati a ridurre i costi per preservare i margini, è comprensibile - commenta Stella - ma va arginata per difendere le competenze industriali. I dazi sono una prima risposta, ci aiutano a prendere tempo, ma non bastano». La chiave è sostenere transizione e investimenti e valorizzare le produzioni europee introducendo, come già fanno Usa e Cina, meccanismi in grado di valorizzare il "Local Content". «Serve una strategia europea - evidenzia Marco Stella - a tutela delle filiere, in un'ottica non di breve ma di medio periodo».

La crisi di mercato, poi, che registra in Europa un gap di immatricolazioni del 20% rispetto al 2019 e vede in calo i volumi produttivi, contribuisce allo spostamento verso i low cost country delle forniture. La produzione di autoveicoli è rimasta stabile fino a inizio anno ma ora si registrano cali significativi in Germania (-7,3%), Francia, -21,7%, e Italia, -34,7%. Alix Partners fissa al 2026 il recupero dei volumi nell'auto a livello globale, sulla spinta della Cina, con l'Europa che cresce ma resta al 2030 ma resta con una produzione ridimensionata rispetto al pre-Covid, con 18,1 milioni di auto contro i 21,2 milioni del 2019. Su questo processo rischia di pesare la variabile legata al taglio medio delle emissioni (94 grammi di CO2 per chilometro) a cui i produttori europei sono obbligati dal 2025. L'Acea, a cui fanno capo le case costruttrici, quantifica il danno a carico dei car maker in 15 miliardi di multe e in una mancata produzione pari a 2,5 milioni di auto. Stellantis si smarca dalla strategia delle altre case e chiede di restare sui nuovi obiettivi di decarbonizzazione. «Il settore - sottolinea Stella - non può permettersi ulteriori contrazioni dei volumi legati alle scelte dei produttori per evitare le multe. Si tratta di un meccanismo che finirà per ricadere sulle imprese della filiera aggravando la situazione». Per Clepa è necessaria una correzione sulla normativa europea, l'apertura tecnologica negli standard sulla CO2 e strumenti di stimolo per economia e competitività.

© RIPRODUZIONE RISERVATA