

Auto, la crisi accelera: impatto su 40mila addetti già nel 2025

Lo studio AlixPartners-Anfia. Stimato per l'anno prossimo un calo dei ricavi che raddoppia al 20% Anfia: «Servono ammortizzatori straordinari. I fondi del Governo per ricerca e taglio costi energia»

Filomena Greco



L'Europa si sta giocando la sua leadership industriale nel settore auto, l'Italia combatte per sopravvivere. Con una crisi dapprima innescata dalla transizione verso la mobilità elettrica, e poi caratterizzata da un calo drammatico dei volumi produttivi. Tanto che nell'arco di sei mesi, come certifica lo studio realizzato da AlixPartners con Anfia sulla competitività della filiera italiana dell'automotive, la situazione si è aggravata a tal punto da anticipare, dal 2030 al 2025, il possibile impatto occupazionale della crisi che già l'anno prossimo potrebbe coinvolgere dai 35 ai 40mila addetti in Italia. Con un calo stimato sui fatturati delle imprese che raddoppia, da 5 a 10 miliardi sempre nel 2025, pari al 20% dei ricavi. L'analisi si riferisce, spiega Dario Duse (AlixPartners) a un migliaio di imprese core dell'intera filiera ed esclude dunque l'eventuale impatto sui produttori di auto e sulle società legate al mondo dei servizi.

«L'Europa - spiega Roberto Vavassori, presidente di Anfia - sta perdendo terreno sul mercato, con tre milioni di immatricolazioni in meno rispetto al 2019, e anche sul fronte produttivo, con una perdita secca di oltre due milioni di unità rispetto ad un recupero dei volumi ormai raggiunto a livello globale sulla fase pre-Covid». Per l'Italia la situazione

è ancora più drammatica: «Il paese conta 350mila veicoli in meno sul fronte delle immatricolazioni rispetto al 2019 - riassume Vavassori - e una produzione di auto ferma a quota 300mila, con un calo impietoso del 45%». Dati sconcertanti, dice Vavassori durante l'assemblea annuale dell'associazione a Roma, che evidenziano una crisi dell'automotive Made in Italy in forte accelerazione, con una previsione di chiusura dell'anno a quota 600mila veicoli, compresi i commerciali e le auto di lusso della Motor Valley. «Servono dunque misure urgenti e mirate» dice il numero uno di Anfia, a cominciare da strumenti difensivi come gli ammortizzatori sociali straordinari per transizione, da attivare nei prossimi anni.

Quanto ai fondi che il ministero delle Imprese e del Made in Italy potrà mettere in campo l'anno prossimo, dopo le polemiche sul taglio da 4,6 miliardi applicato al Fondo Automotive pluriennale, le priorità per le imprese della filiera sono tre: sostegno a ricerca e sviluppo, aiuti per il taglio della bolletta energetica e proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali, oltre ad un piano di incentivi per i veicoli industriali. Molte risposte in questo senso potranno arrivare dal tavolo del 17 dicembre prossimo. Tavolo durante il quale il Governo dovrà scoprire le carte sugli strumenti a sostegno del settore, e Stellantis sarà chiamata a chiarire assegnazioni e investimenti per gli stabilimenti italiani del Gruppo. «Siamo in una fase di discontinuità nei rapporti tra le imprese dell'indotto e il car maker di riferimento, ma in questo momento è necessario mantenere relazioni salde» ribadisce Vavassori.

Sul fronte europeo, dove la nuova Commissione inizierà a operare sul comparto, serve mantenere «l'obiettivo della decarbonizzazione - conferma Vavassori - ma aprendo al principio della neutralità tecnologica per non perdere competitività». L'Europa dell'auto si sta ridimensionando, insiste Vavassori, che parla del rischio di chiusura per almeno una decina di impianti di assemblaggio. A fronte di una Cina diventata protagonista assoluta del comparto auto. «Rispondere con i dazi non funzionerà a medio termine - conclude il presidente dell'Anfia - sarà necessario puntare sulla competitività e su una convivenza di mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA