

**L'editoriale****SENZA AUTO  
LA RIPRESA VA  
FUORI STRADA**di **Pierangelo Decisi**

Quello che sta accadendo alla filiera automotive europea e italiana sfugge ad ogni tentativo di descrizione semplice e sintetica. La complessità dello scenario che questo comparto trainante dell'economia si trova ad affrontare deriva dalla sommatoria di situazioni concomitanti, a loro volta molto complesse, che hanno generato una tempesta perfetta a cui le nostre imprese sono tuttora soggette e dalle sorti incerte e molto preoccupanti. La transizione ecologica della mobilità avviata dalle istituzioni europee con un focus unilaterale sull'elettrificazione, sull'onda di un'analisi dei fenomeni più ideologica che scientifica, ha imposto all'industria uno shift tecnologico a ritmi insostenibili — che rischiano, con le proposte del pacchetto normativo Fit for 55, di diventare ancora più stringenti — senza tener conto dei pesantissimi effetti occupazionali, economici e sociali. Perché non avviare, invece, un processo per step gradualmente ispirato ai principi di neutralità tecnologica — solitamente da sempre fondamento della legislazione europea — e sostenibilità industriale e sociale, che consideri, in tema di abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, elementi importanti come il contributo di alcuni carburanti rinnovabili a zero e basse emissioni, salvaguardando know-how e posti di lavoro, e la necessità di svecchiamento del parco circolante, la cui anzianità è la vera responsabile dei livelli di CO<sub>2</sub> emessa dagli autoveicoli? Mentre la filiera automotive era alle prese con le difficoltà di questa rivoluzione tecnologica epocale, si è abbattuta sulle imprese prima la crisi Covid19, con shock produttivi e di mercato, che ancora oggi ci accompagna come una sorta di invitato di pietra, variabile non prevedibile e non pianificabile; poi, a partire da fine 2020, anche la gravissima crisi delle materie prime (prezzi e quantità) e della logistica tuttora in corso, in parte legata alle dinamiche della pandemia, in parte derivante da fattori esogeni e, in tempi più recenti, l'impennata dei costi dell'energia. La filiera si trova una chiusura pressoché totale da parte degli OEMs a riconoscere questi aumenti, e tale situazione sta mettendo in ginocchio le nostre imprese.

continua a pagina 11

**L'editoriale****UN PIANO  
MARSHALL  
PER L'AUTO**

SEGUE DALLA PRIMA

Questi gravissimi problemi di approvvigionamento e rincari di microprocessori, acciaio e materie prime plastiche frenano o interrompono i flussi produttivi della componentistica e dei Costruttori — ad oggi vari impianti sono fermi e si ricorre alla cassa integrazione — e si riflettono sulle consegne ai consumatori finali. Per i semiconduttori, c'è stato un problema di domanda e offerta. Con il lockdown, gli impianti produttivi automotive hanno chiuso mentre è cresciuta molto la domanda dell'elettronica di consumo. Quando le concessionarie hanno riaperto, gli stock si sono esauriti e si è creato un problema di offerta. I produttori di microchip sono concentrati nel Sud-Est asiatico: la Taiwanese TSMC detiene circa il 50% del mercato. Una riflessione su quanto può essere strategico avere degli insediamenti produttivi in Europa, non solo di semiconduttori, è d'obbligo. Questo servirebbe a limitare la dipendenza dell'Europa dall'industria asiatica e avrebbe i vantaggi in termini ambientali - un container che viaggia dalla Cina all'Europa emette un quantitativo di CO<sub>2</sub> superiore rispetto a un container che arriva, ad esempio, dal Marocco - ed economici, oggi, trasportare un container dalla Cina al Mediterraneo arriva a costare anche sei volte di più rispetto al 2020, oltre al fatto che i tempi di consegna sono raddoppiati. Se la gravità della situazione dovesse protrarsi, potrebbe determinare un disastro economico di proporzioni superiori a quello della crisi del '29 o della crisi post Lehman, con impatti sociali mai visti prima nell'era economica moderna.

**Pierangelo Decisi**  
vice presidente  
Anfia Componentisti

© RIPRODUZIONE RISERVATA