

L'appello di Giorda, direttore **Anfia**

“Subito il piano per l'auto o Torino resterà indietro”

di **Stefano Parola** • a pagina 11



▲ In allarme Il comparto automotive

di **Stefano Parola**

C'è un mercato dell'auto in tilt, con le vetture nuove che hanno tempi di consegna assai dilatati: «I ritardi dureranno ancora almeno per 6-7 mesi». C'è il rebus incentivi: «Al momento nel 2022 il governo non ne ha previsti, nonostante le ricadute sull'industria italiana sono molto forti». E poi c'è quel tavolo sul futuro del comparto che non decolla: «Bisogna crearlo al più presto, di fronte a noi c'è una sfida epocale». Gianmarco Giorda è il direttore dell'Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, che ha sede a Torino e che conta 400 aziende associate, tra costruttori, componentisti, carrozzieri, progettisti.

Direttore, perché per ricevere un'auto nuova occorre aspettare 6-8 mesi?

«È un fenomeno che riguarda non solo le vetture ma anche furgoni e camion. Nell'ultimo anno la crisi dei semi conduttori ha fatto sì che i produttori di chip si concentrassero maggiormente sulla fornitura dei clienti informatici ed elettronici, che hanno una domanda più continua rispetto al settore auto. Negli ultimi mesi del 2020 e poi nel 2021 il nostro comparto è ripartito in maniera quasi inaspettata e la carenza di semiconduttori ha causato un andamento a singhiozzo nella produzione sia dei componenti che degli autoveicoli e i tempi di consegna si sono dilatati. Una

situazione paradossale, che non si era mai verificata nella storia dell'industria dell'auto».

Quando finirà la crisi dei chip?

«Inizialmente si pensava che tutto si sarebbe risolto nel 2021, ora invece è sicuro che le difficoltà si protrarranno almeno fino all'estate del 2022».

Con quali conseguenze sul Piemonte?

«Pesanti per i fornitori di primo livello, un po' meno per Mirafiori, perché Stellantis, come pure altre case automobilistiche, sta privilegiando la produzione di auto elettrificate, come appunto la 500e».

Come se ne esce?

«Dal nostro punto di vista, il governo deve mettere in campo due azioni. Da un lato serve un piano triennale di incentivi sull'elettrico, perché a oggi il gap di prezzo tra un'auto a combustione interna e una elettrica è ancora troppo significativo. Dall'altra è importante accompagnare la filiera italiana dell'auto in questo processo di transizione che abbia una serie di strumenti di politica industriale per aiutare le aziende a riconvertirsi e a diversificare le proprie produzioni. Gli incentivi non rischiano di favorire soprattutto i produttori stranieri?»

«È vero che la produzione di auto in Italia è limitata rispetto ad altri Paesi, ma la nostra componentistica è molto internazionalizzata. Su ogni vettura realizzata in Italia ci sono circa 5.500 euro di componenti realizzati qui. Sulle auto estere si arriva comunque a mille euro di componenti italiani, un numero

notevole se si tiene conto del fatto che la media comprende anche modelli giapponesi e coreani, che acquistano meno nel nostro paese rispetto alla case europee e americane».

Giorgio Marsiaj, il presidente dell'Unione industriali di Torino, ha accusato la politica di immobilismo sul piano automotive. Condividi?

«Assolutamente sì. Siamo preoccupati perché spesso si parla del settore dell'importanza di supportare il settore dell'auto ma poi non si fa nulla per supportare il comparto. Abbiamo avuto rassicurazioni dal viceministro Pichetto sul fatto che a gennaio ci sarà un incontro del tavolo sull'automotive e si inizierà a lavorare, probabilmente anche con i sindacati, per definire la cornice di un piano industriale che dev'essere efficace nel giro di pochi mesi e non oltre. La transizione elettrica procede a una velocità talmente elevata che non tutte le imprese hanno la possibilità di gestirla. La nostra filiera, tra l'altro, rischia di essere in svantaggio competitivo con le altre in Europa visto che i principali Paesi hanno sia messo in campo incentivi alla domanda di auto elettrificate sia definito misure di politiche industriali per la transizione».

Su cosa bisogna puntare?

«Tre assi: la riconversione industriale delle aziende che fanno prodotti solo per auto a combustione interna; ricerca e sviluppo di nuove tecnologie; aggiornamento

Il direttore dell'associazione che rappresenta la filiera

Giorda (Anfia) “Accelerare sul piano per l'automotive o perderemo competitività”

professionale del personale, le cui competenze dovranno essere sempre più di tipo meccatronico, sul software e sull'intelligenza artificiale».

In questa corsa alla transizione Torino e il Piemonte sono indietro rispetto ad altre aree europee?

«Non c'è un ritardo rispetto ad altre aree. Qui esistono forti competenze sui sistemi di propulsione tradizionali e gli investimenti di Stellantis sull'elettrico possono essere un volano per portare qui competenze nuove e per aiutare le aziende dell'indotto a riconvertirsi».

L'indotto piemontese si è già messo a correre?

«I fornitori di quest'area si occupano ancora principalmente di motori più tradizionali: l'84% lavora per i diesel, il 75% per i propulsori a benzina. Ma è in forte crescita la percentuale di aziende che ha utilizza una o più tecnologie legate alla nuova mobilità: tra il 2018 e il 2020 è salita al 62%, il doppio rispetto al triennio 2016-18. Il 47,5% è operativo nel mercato dei motori elettrici o ibridi, circa un quarto ha partecipato a progetti per lo sviluppo di powertrain elettrico».

Sono numeri incoraggianti?

«Grazie anche agli atenei e alla rete di carrozzieri e fornitori di ingegneria, il Piemonte ha i numeri per diventare un centro di sviluppo di nuovi servizi per la mobilità connessa e autonoma oltre che di veicoli alternativi. Ma è importante che sempre più le aziende piemontesi si aggregino e lavorino in rete, anche con imprese fuori regione-Paese, per aumentare la taglia dimensionale e diventare più robuste; questo aspetto è il vero driver competitivo per il settore nei prossimi anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Condivido l'allarme di Marsiaj, le azioni di rilancio vanno rese operative nel giro di pochi mesi. Altre aree d'Europa si sono già mosse



▲ **Manager** Gianmarco Giorda, Anfia

Con il suo sistema di atenei e la sua rete di aziende il Piemonte può diventare un centro di sviluppo di nuovi servizi per la mobilità



L'appello del presidente degli industriali Marsiaj sul piano auto



◀ **Lunga attesa**
Servono 6-8 mesi per ricevere una vettura nuova

