

Parla Scudieri

«Industria auto, pieno di ordini e l'Europa investa sui chip» —p.16

L'intervista. Paolo Scudieri. Il presidente dell'Anfia e del gruppo Adler fa il punto sullo scenario del settore a margine dell'assemblea Oica che raggruppa a livello mondiale i costruttori di autoveicoli

«Industria dell'auto, pieno di ordini L'Europa investa sul futuro dei chip»

Vera Viola

«L'export di auto cala, ma l'auto non perde smalto presso i consumatori: le case costruttrici hanno grandi portafogli ordini e milioni di vetture ordinate e da consegnare». Le due facce di una "Pandemia industriale", come la definisce Paolo Scudieri, - presidente di Anfia (l'associazione che riunisce i produttori di componenti per auto) e presidente del gruppo Adler - riferendosi ai lunghi contraccolpi del Covid sul piano della produzione e delle relazioni geopolitiche mondiali. Anfia chiede al Governo italiano e all'Europa di agire con la stessa determinazione avuta nelle fasi più acute della crisi sanitaria. In che modo? Riportando in Italia produzioni abbandonate da tempo e che si sono invece rivelate strategiche. «Nel Mezzogiorno, ad esempio - dice Scudieri - dove ci sono aree libere, forza lavoro e competenze».

È la giornata conclusiva dei lavori dell'assemblea generale dell'Oica, l'Organizzazione mondiale dei costruttori di autoveicoli. Si discute di innovazione, di transizione ecologica. Ma anche della difficile congiuntura che il settore sta attraversando.

Sono di questi giorni i dati Istat sull'export: in Italia si registra una crescita da record negli ultimi 12 mesi, mentre per il settore dell'auto si fanno i

conti con un calo di 21 punti percentuali rispetto a settembre 2020. Come legge questi dati?

Il dato tecnico di perdita di immatricolazioni è indiscutibile. Va letto bene però. Siamo di fronte a una crisi dell'offerta dovuta alla indisponibilità di materie prime, in particolare dei microchip. Questi e altri componenti non sono più prodotti in Europa, avendo i Paesi europei delegato tutto a piattaforme asiatiche, avendoli ritenuti poco remunerativi, ma poi si sono rivelati strategici.

Quanto pesa questa crisi?

È una crisi che penalizza fortemente l'auto in tutta Europa. Sono mesi che andiamo avanti perdendo fatturati. Se questa situazione durasse ancora, ne deriverebbero danni enormi a una industria che peraltro sta facendo grandi investimenti. Siamo coinvolti in una guerra di predominio geopolitico. Mentre si sommano in questa fase anche caro energetico, aumento dei prezzi dei trasporti. E ora anche la ripresa dei contagi. L'Europa deve reagire in modo determinato, come ha agito in pochi mesi per il vaccino anti covid, così deve reagire per evitare anche questo nuovo tipo di contagio.

C'è una via d'uscita? Quale?

La parola d'ordine è reindustrializzazione in Europa e in Italia, soprattutto nel Mezzogiorno. Qui c'è spazio per insediamenti industriali, c'è forza lavoro disponibile e competenze grazie alle

numerose università. È chiaro che pensiamo a una reindustrializzazione in chiave di sostenibilità ambientale. Penso a fabbriche di microchip, chimica verde, materie prime seconde che faranno parte della transizione. Penso a un recupero di produzione di acciaio. Il Mezzogiorno è il luogo più adatto a tutto ciò, anche per le importanti realtà che già esistono. Tutto questo va incentivato con il ripristino strutturale dell'aiuto alla rottamazione di veicoli euro 0 ed euro 4.

L'assemblea dell'Oica ha discusso a lungo di transizione ecologica nella due giorni napoletana da Lei voluta. Cosa emerge?

Il mondo dell'automotive si dichiara favorevole ad attuare la transizione, ma pretende che sia una transizione ragionata. In primis, deve essere condivisa a livello globale. Se lo sforzo sarà globale, allora si che otterremo risultati utili, altrimenti falliremo. E milioni di persone perderanno il lavoro. In Europa l'auto conta 12 milioni di lavoratori, in Italia 1,2 milioni: attuando i piani al 2035 ne perderemmo il 40%. Un disastro per l'Europa e ancora di più per la nostra penisola.

Quali correttivi proponete?

Si tratta di un'azione da condividere nei tempi e nei modi. Riguardo ai tempi, penso che sia necessario uno slittamento del termine di almeno cinque anni. Se pensiamo ai modi, ritengo che

sia un errore puntare solo sui motori elettrici. Le cui piattaforme sono per l'80% fuori Europa e le materie prime necessarie sono monopolio di Paesi asiatici, Cina in primo

piano. Vanno seguite anche altre strade: i motori a combustione interna, a esempio, possono essere alimentati con carburanti sintetici. Si pensi che Porsche sta costruendo una sua raffineria. E

poi bisogna puntare sull'idrogeno. Con i tempi necessari. In conclusione, l'Europa deve sposare cause diverse, nessuna cultura deve essere messa da parte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA



Anfia. Paolo Scudieri

