



ITALIA Glicemia, si ai
device di
automonitoraggio
ma con delle regole

▶ 00:03:14



ITALIA Manovra: per
le case arriva il
«bonus facciate»,
detrazione del 90%



FINANZA Conti
correnti, arriva la
guida per
risparmiare con i
tassi a zero

26 ottobre 2019

Mahle
Italia
Germania
Andrea Stocchetti
Michele De Palma

Salva

Commenta

f t in ...

SERVIZIO | INDUSTRIA

Auto, la crisi del diesel colpisce 240 aziende e 25mila lavoratori

La debolezza del mercato coinvolge molte imprese della componentistica. Il 77% delle aziende non è coinvolto nei nuovi powertrain elettrici e ibridi

di Filomena Greco



Vendita auto in Europa +14,4% a settembre, bene anche Fca

3' di lettura

Nella fabbrica **Fiat Chrysler** di **Pratola Serra** nel primo semestre del 2019 sono stati prodotti **150mila motori diesel**, il **30% in meno** rispetto allo stesso periodo del 2018. Si correrà ai ripari nel 2020, visto che allo stabilimento campano è stata assegnata la produzione di una nuova gamma di diesel Euro6D, da montare sul Ducato.

Ma questa vicenda industriale è emblematica di quanto l'**automotive italiano** sia esposto al **rischio del calo** – di mercato e produttivo – che sta investendo i **motori diesel**. Di aziende come la **Mahle**, che in Italia ha annunciato la **chiusura dei due stabilimenti in Piemonte** specializzati sulla produzione di pistoni per i motori diesel, potrebbero essercene altre.

La filiera italiana di componentisti che lavorano al diesel è complessa, va dalle fonderie, dove si realizzano le parti principali del motore, fino ai produttori di singoli componenti (valvole, filtri, ecc.): secondo l'Osservatorio sulla componentistica auto parliamo di **oltre 240 imprese e almeno 32mila addetti**, numero che sale a 50mila se si considera l'indotto allargato, in media un lavoratore su tre dell'intero settore come stima l'Anfia.

La metà di loro, circa 25mila persone, lavora sui motori diesel, uno



AUTOMOTIVE
Crisi del diesel, la
tedesca Mahle
chiude due
fabbriche in
Piemonte

di Filomena Greco



AUTOMOTIVE
Diesel, ecco perché
i nuovi motori sono
super puliti ma
nessuno ne parla

di Pier Luigi del Viscovo

dei prodotti di punta storicamente dell'automotive italiano grazie alle competenze nel common rail.

«Siamo davanti a una transizione industriale complessa e articolata – sottolinea **Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti di **Anfia** – e il fatto che non la si guidi può portare a conseguenze gravi dal punto di vista sociale». La **demonizzazione del diesel**, «oltre a creare confusione sul mercato, ha indebolito ulteriormente una domanda già debole – aggiunge Stella – e questa incertezza spinge molti a puntare sulle razionalizzazioni produttive». Il tavolo sull'auto aperto al Mise diventa più che mai necessario: «Abbiamo fatto una serie di proposte – conclude Stella – a sostegno della transizione tecnologica e industriale, servono politiche sull'offerta per sostenere l'attività dei privati nella ricerca industriale e strumenti per la riconversione, a cominciare da formazione e riqualificazione».

Dal 2015 a oggi il mercato europeo delle **auto diesel è diminuito dal 51,5% al 35,4% (2018)**, per arrivare al 31,5% del primo semestre 2019. Sono cresciute le auto a benzina sfiorando quasi il 60% del mercato mentre la famiglia delle elettriche e delle ibride è al 7,7. Al ridimensionamento del diesel molti componentisti stanno reagendo diversificando le produzioni e allargando le proprie competenze alle nuove motorizzazioni. Non senza ritardi – il 77% dei componentisti secondo lo studio realizzato dall'Osservatorio sulla componentistica auto non ha partecipato ad alcun progetto di sviluppo nel comparto dei nuovi powertrain (elettrici o ibridi) – e difficoltà come dimostra il caso della Mahle. **Che purtroppo non è isolato.**

A sentire i sindacati, va avanti da anni la vertenza per lo stabilimento **Bosch di Bari**: circa 2mila addetti e una specializzazione produttiva sui componenti per motori common rail. «I volumi sono in continuo calo – spiega **Gianluca Ficco della Uilm** – e la diversificazione della produzione su cui la proprietà si è impegnata procede in maniera timida, tanto che i lavoratori sono da mesi con i contratti di solidarietà».

Desta inoltre preoccupazione anche la situazione del **polo motori di Cnh Industrial a Foggia**, dove si producono diesel per commerciali e mezzi industriali. In questo caso la preoccupazione nasce a seguito della decisione di Fca di produrre in casa i motori per il Ducato invece di acquisirli dalla "sorella" Cnh Industrial. «Oggi è in programma un incontro al Mise per il plant di Pratola Serra – ricorda **Michele De Palma della Fiom** – mentre nello stabilimento Fpt di Foggia, secondo il piano di riorganizzazione presentato da Cnh Industrial, le produzioni assegnate saturerebbe il 75% della capacità produttiva, il problema dunque resta». De Palma parla di uno tsunami sull'ecosistema dell'auto, «abbiamo segnali negativi a partire dalle fonderie di Padova specializzate sull'automotive per arrivare a l caso della Mahle e alla cassa integrazione alla Magneti Marelli, a cui mancano commesse