

L' auto verso un calo del 25%, il blocco minaccia le filiere

Filomena Greco

INDUSTRIA Scudieri (Anfia): «Centrali misure fiscali e a sostegno della rottamazione» È corsa alle riconversioni industriali su dispositivi di protezione individuale torino Chi può corre per riconvertire stabilimenti e linee alla produzione di dispositivi di protezione individuali, come in una economia di guerra. Altri fanno i salti mortali per tenere in piedi le attività di ingegneria e design. Il mondo dell' automotive combatte per restare in piedi e l' impresa - con tutti gli stabilimenti auto in Europa e negli Stati Uniti chiusi per l' emergenza sanitaria - è assai difficile. Le previsioni di mercato sono impietose: il calo di volumi potrebbe arrivare al 25%

nel corso del 2020 e i dati sulle immatricolazioni di marzo, che saranno diffusi nei prossimi giorni, anticiperanno questa tendenza sia in Italia che in Europa. Un mese di blocco delle attività, secondo le proiezioni dell' Anfia, l' associazione delle imprese della filiera automotive, si traduce in un calo produttivo nel settore della componentistica pari al 15-20%, difficile fare previsioni se lo stop dovesse prolungarsi ulteriormente. «Servono misure necessarie a garantire la ripartenza dell' intero comparto - dice Paolo Scudieri, a capo di Anfia - per questo saranno fondamentali misure come il credito d' imposta per la ricerca e lo sviluppo, il superammortamento e gli interventi a sostegno della rottamazione, soprattutto per quei 13 milioni di autovetture in Italia con motorizzazione compresa tra Euro 0 ed Euro3». Vista nel suo complesso la Industry automotive in Italia conta circa 1,2 milioni di addetti, tra produzione, indotto e servizi collegati. Se si parla di Europa i



numeri sono quelli dell' **Acea**, associazione di riferimento del settore guidata dal ceo di Fca Mike Manley: 14 milioni di lavoratori alle prese con una crisi senza precedenti. La produzione in queste settimane è ridotta al lumicino. Il rischio, dunque, è che le filiere si sfilaccino e che le Pmi del settore non riescano a rialzarsi. Resta in attività chi si occupa di ingegneria e design, parte del mondo dell' aftermarket e quelle imprese della componentistica che hanno tecnologie e competenze utili e stanno cercando di riconvertire una parte della produzione. Lo ha fatto la stessa Adler guidata da Paolo Scudieri e lo sta facendo in queste settimane la Sigit - azienda attiva nello stampaggio della plastica con 2mila addetti - guidata da Pierpaolo Decisi: «Abbiamo risposto alla call di Invitalia - racconta Decisi - e stiamo collaborando con l' Unione industriale di Torino e il Politecnico per accelerare l' iter della certificazione. Entro la prossima settimana presenteremo un prototipo, con l' obiettivo di avviare la produzione di un milione e mezzo tra mascherine e dispositivi plastici di protezione oculare». Sono 40 i tecnici e gli ingegneri che stanno lavorando per ottimizzare una linea di produzione e completare la riconversione dello stabilimento in provincia di Ancona, un centinaio sono al lavoro in modalità agile, tutti gli altri sono fermi. Aziende come Pininfarina, ad esempio, focalizzate su design e ingegneria, hanno corso per attivare la modalità di lavoro da remoto per portare avanti i progetti. Discorso simile vale per l' ex Centro Ricerche e sviluppo sui motori diesel Gm di Torino, rilevato il mese scorso dal Gruppo Punch. «Riapriremo lunedì prossimo i nostri laboratori, dove effettuiamo i test sui motori. Avremo una ottantina di persone al lavoro, per garantire il massimo della sicurezza per gli addetti. In questo ci aiuta molto l' alto livello di automazione» racconta il ceo Pierpaolo Antonioli. Tra le altre cose Gm è stata tra le prime aziende del settore automotive a fare un accordo sindacale per favorire lo smart working. Oggi l' 80% dei 720 addetti in capo al Centro ricerche e sviluppo di Torino lavora in remoto. «Ora siamo riusciti ad aggiungere alla nostra piattaforma nuovi tools aggiuntivi per consentire anche di lavorare su cad da casa - aggiunge - e questo ci ha consentito di portare avanti buona parte del lavoro». Dopo l' emergenza, si pensa alla ripresa che assorbirà energie e capitali. «Per questo il settore - aggiunge Scudieri - ha la necessità, a livello europeo, di dilatare i tempi ad esempio in relazione alle penalizzazioni per le emissioni di CO2 previste già per il 2020». © RIPRODUZIONE RISERVATA.