

Crisi dell'auto Timori anche a Lecco

La Provincia dell'11 settembre 2024, il nostro consigliere Luigi Pescosolido dell'azienda Rapitech parla delle difficoltà del settore.

Economia



ECONOMIALECCO@LAPROVINCIAUNICATV.IT
Tel. 0341.490.111

ECONOMIASONDRIO@LAPROVINCIAUNICATV.IT
Tel. 0342.511.555

Crisi dell'auto, timori anche a Lecco

Filiera. Dubbi sul futuro delle vetture elettriche e preoccupazione per la chiusura di uno stabilimento Volkswagen Pescosolido: «Conseguenze per le pmi del territorio». Fontana: «Pesa la concorrenza del low cost dalla Cina»

LECCO

MARIA G. DELLA VECCHIA

«Con la transizione all'elettrico, tutti i vantaggi saranno dei pochissimi che riusciranno a rimanere sul mercato», afferma Walter Fontana, presidente di Fontana Group.

E' recente lo studio realizzato dal Cluster Lombardo della Mobilità che mostra come lo stop alla produzione di auto a motore endotermico fissato al 2035 farebbe saltare parecchie attività della filiera automotive per l'impossibilità di riconvertire le produzioni. Uno scenario che in Lombardia vedrebbe a rischio 15mila lavoratori sui 50mila occupati della filiera regionale e che preoccupa parecchio la metalmeccanica locale, grande fornitrice del settore.

Un comparto che proprio in queste settimane sta vivendo momenti di grande preoccupazione per la frenata della Germania e per i dubbi sul futuro dell'elettrico.

Ricadute locali

Sull'automotive il nostro territorio ha alcuni grandi protagonisti e anche una miriade di pmi coinvolte nella filiera produttiva che stanno monitorando quel che accade anche alla luce del caso Volkswagen, con la prima chiusura di uno stabilimento in Germania e nuovi stop già annunciati.

Fontana Group (1500 dipendenti fra quartier generale di Calozocorte e due fabbriche in Turchia e Romania) negli ultimi vent'anni ha spostato la propria produzione dal gros market al settore premium, fino ad arrivare alla scelta di realizzare carrozzerie pressoché totalmente per i grandi marchi del settore Luxury. «E' stata una scelta che sta premiando - afferma Fontana -, visto che nel gros market oggi la fanno da padroni i Paesi low cost, mentre il premium è in grandi difficoltà di mercato. Ma per chi deve riconvertire le attività oggi rapidamente è un problema, anche a Lecco dove peraltro la nostra azienda continua a sostenere le pmi dell'indotto locale con ordinativi su componentistica necessaria alla nostra attività».

Oggi il Gruppo non ha nuovi progetti in corso con Volkswagen, con cui, aggiunge Fontana, «circa quattro anni fa abbiamo realizzato un progetto per la Cina, e probabilmente quella sarà stata l'ultima volta in cui si fanno attrezzature in Europa per mandarle in Cina. Al contrario, il mercato del lusso, complice la chiusura di diversi concorrenti, ha riversato sul nostro Gruppo notevoli attenzioni di mercato determinando una crescita importante. Su Volkswagen avevamo da tempo notizia della chiusura di stabilimenti e ci risulta

Esportazioni verso la Germania, settore automotive

CATEGORIE (DATI IN MILIONI DI EURO)	LECCO			COMO			SONDRIO		
	PRIMO TRIMESTRE								
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Autoveicoli	0,036	0,078	0	1,427	0,972	0,159	0,621	0,679	1,235
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	1,389	0,004	0,068	0,053	0,042	0,059	3,470	4,149	2,148
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	18,939	17,677	15,925	23,994	27,127	30,797	0,504	0,691	0,440
Locomotive, rotabili, navi e imbarcazioni	0,035	0,003	0,097	0,020	0,023	0	0,13	0,75	0,51
Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	0,217	0,003	0,003	0,011	0,017	0,007	1,075	0	0,040
Mezzi di trasporto	11,015	14,577	10,164	0,815	0,247	0,238	0	0	0,011
TOTALE	34,238	38,510	31,137	26,320	28,427	31,259	5,800	6,272	4,387
VARIAZIONE 23-24		-19,15%		9,96%			-30,05%		

Fonte: Istat

Withub

che altri stabilimenti Volkswagen siano in pericolo e in previsione di chiusura. Sono stati sospesi dei progetti - continua Fontana - in quanto, fatti due conti, è apparso evidente che mettere sul mercato auto elettriche di un certo tipo, quindi con costo elevato, a fronte della concorrenza del low cost in arrivo dalla Cina, non avrebbe fatto

venire nulla».

Fra le pmi del settore c'è Rapitech (Gruppo Mollificio Sant'Amrogio, che l'ha rilevata nel 2021), azienda lecchese di 15 dipendenti la cui produzione di elementi in metallo per tenere unite diverse componenti in plastica è destinata al 75% all'automotive. Una produzione utile anche per le auto elettriche,

«seppure abbiamo il vantaggio per non produrre per la parte motore, la Germania è il nostro primo cliente e il fatto che le auto non si vendono pesa anche sui nostri fatturati e certamente sentiamo il rischio che la situazione si estenda alle pmi del nostro territorio», afferma Luigi Pescosolido, amministratore di Rapitech, il quale ricorda che

«Marchionne, quando era presidente di Acea, aveva preavvertito che per la transizione all'elettrico si sarebbero chiuse delle fabbriche. Fu quasi deriso, ma aveva ragione. E per di più rischiavo di metterci in mano ai cinesi l'auto elettrica, dal momento che la sta vendendo a costi accessibili».

Divergenza tra regole e mercato «E l'incertezza non aiuta il settore»

Il dibattito

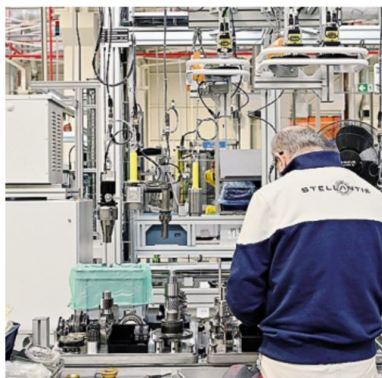
L'intervento di Giorgio Riva (Rivauto) e Marco Clerici (Clerici Auto) sulla transizione del settore

La rivoluzione della mobilità elettrica non sembra più così immediata. Volkswagen per la prima volta in 87 anni ha fatto sapere che potrebbero essere chiusi due stabilimenti in Germania. Volvo ha rinunciato all'obiettivo di vendere solo veicoli elettrici entro il 2030. Stellantis ha congelato il progetto della laggi factory di Termoli. Alla base di queste decisioni un mercato che non cresce, in Europa, come si pensava, anche a causa dei costi ingenti dei veicoli e della concorrenza cinese. Secondo i dati di Acea, l'associazione dei costruttori automobilistici eu-

ropei, a luglio le elettriche rappresentavano il 12,1% del mercato automobilistico dell'Ue, in calo rispetto al 13,5% dell'anno precedente. I veicoli ibridi elettrici hanno invece aumentato la loro quota di mercato, passando dal 25,5% al 32%.

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso al Forum Ambrosetti di Cernobbio ha annunciato che il 25 settembre, in occasione di un vertice sul settore automobilistico, chiederà ai Paesi Ue la revisione dello stop all'endotermico entro il 2035: «Bisogna agire subito perché tenere due anni il comparto nell'incertezza sul futuro significa bloccare completamente gli investimenti».

«E' una questione che coinvolge aspetti industriali, politici, sociali ed energetici - osserva Giorgio Riva dealer operator Ri-



L'impianto di Stellantis per i componenti dei veicoli ibridi

vauto - C'è stato uno scollamento tra la visione politica, che ha intrapreso una strada, e il mercato reale, che non ha seguito quella strada. Non si può imporre un cambiamento di questa portata solo su basi teoriche». Le forzature hanno portato i produttori a focalizzarsi sulla produzione elettrica che il mercato non ha assorbito per diversi motivi: «A partire dai costi che sono elevati e si è visto che le auto elettriche si vendono solo in presenza di determinati incentivi, che non possono essere infiniti - sottolinea Riva - Abbiamo poi il problema dell'infrastruttura di ricarica che oggi si presenta frammentata sia come gestione, e non garantisce al consumatore di viaggiare a cuor leggero. La tecnologia viaggia più veloce dell'apparato normativo e infrastrutturale. Altro aspetto è l'incertezza dei valori dell'usato nel tempo, è un mercato nuovo in continua evoluzione, le svalutazioni potrebbero essere più rapide». I produttori stessi stanno tirando i remi in barca: «Si sono resi conto che verticalizzare la produzione su un'unica tecno-

logia forse è stato un azzardo - conclude Riva - Altri marchi come Toyota avevano dichiarato fin dall'inizio che l'elettrico non sarebbe stato per tutti e hanno diversificato la produzione».

«Considerati gli ingenti investimenti che i costruttori hanno già fatto, difficilmente la transizione potrà essere bloccata - osserva Marco Clerici ad di Clerici Auto - Non sappiamo se il termine resterà il 2035, comunque a uno stop si arriverà, anche se 11 anni in settori così tecnologicamente avanzati sono un periodo molto lungo. Purtroppo questi continui cambiamenti ideologici, come anche gli incentivi a singhiozzo o che durano un giorno come nel caso delle elettriche quest'anno, non facilitano il settore e rischiano di vanificare gli investimenti che tutta la filiera automotive ha affrontato negli ultimi anni».

Clerici evidenzia inoltre come si stia consolidando una tendenza già da tempo in atto ovvero che «il costo della transizione ecologica viene sostanzialmente sostenuto dai consumatori poiché le auto nuove sono sempre più care». **Lea Borelli**