

Motore Italia

Il futuro dell'automotive è qui: innovare per tenere acceso il motore del Paese

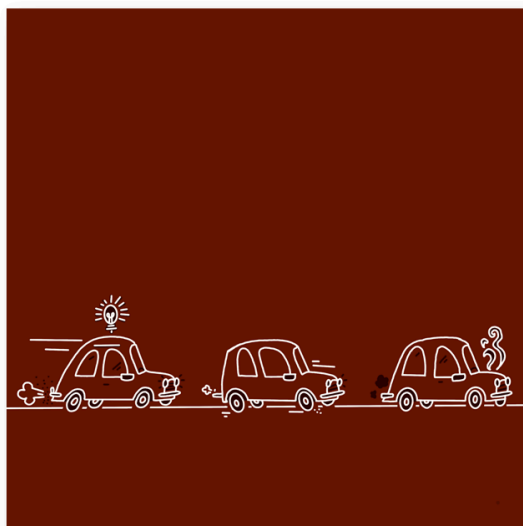
Hanno collaborato a questo numero:

G. Sapelli, A. Sileo, R. Benaglia, E. Quintavalle, S. Campanella, M. Rufa, F. Di Bisceglie



Industria e automotive: salvare la foresta produttiva per crescere ancora

Di Giulio Sapelli
19.12.2024



“È il momento di trovare il coraggio per maggiori investimenti produttivi. Per esempio, perché non pensare alla creazione di una holding finanziaria/industriale, con investimenti pubblici e privati, per dare un futuro di sviluppo alle molte PMI che eccellono nei loro settori, ma che, essendo spesso a gestione familiare, potrebbero

affrontare difficoltà? Ciò accade soprattutto quando la generazione successiva a quella attuale non si sente preparata o interessata a proseguire l'attività. Ecco allora che, per non disperdere questo patrimonio industriale o svenderlo a realtà straniere, diventa importante l'intervento di una holding come quella descritta.”

Come sempre, gli articoli di **Alfredo Mariotti** – e questa citazione è tratta dal suo ultimo contributo, apparso su *Il Sussidiario.net* il 12 dicembre 2024 – sono ricchi di idee e suggerimenti. Essi derivano da una vita dedicata allo studio e alla gestione delle industrie, dalle PMI ai grandi gruppi manifatturieri, con particolare attenzione al settore delle macchine utensili. Quest'ultimo rappresenta l'architrave decisivo della struttura industriale del passato, del presente e del futuro: ogni innovazione in questo campo non potrà che rafforzare il tessuto industriale, favorendo la creazione del plusvalore capitalistico e, con esso, della ricchezza materiale e intellettuale della società.

In tempi di crisi come quelli attuali, indicazioni come quelle di Mariotti sono preziose. Esse riecheggiano quanto affermano i Presidenti di Confindustria, Confartigianato e delle altre associazioni di categoria del mondo manifatturiero: un appello urgente per un pensiero capace di fornire leve concrete per il risorgimento del nostro patrimonio industriale.

Per raggiungere questo obiettivo, è necessario gettare le basi di una nuova politica industriale, adeguata ai tempi di inflazione da carenza di offerta, crisi pandemiche, conflitti geopolitici e regolazioni non coordinate imposte dall'alto, tipiche della burocrazia UE e delle banche centrali. Queste ultime spesso privilegiano politiche monetariste invece di incentivare la domanda e la produzione. È urgente invertire questa rotta, e tutte le forze politiche devono comprenderlo.

Fondamentale è la distinzione di Alfred Marshall, maestro dell'economia industriale insieme a Joseph Schumpeter, tra industria e impresa. Tutte le imprese agiscono nel mondo reale, circondate dalla "foresta" che rappresenta l'insieme degli elementi produttivi. Questa foresta è composta da alberi grandi e piccoli, cespugli e germogli: una biodiversità

industriale che garantisce la crescita e il sostentamento dell'intero sistema. I grandi alberi – le grandi imprese – non solo riparano e proteggono, ma nutrono l'intera foresta. Quando questi grandi alberi vengono meno, il rischio è che tutta la foresta si trasformi in una somma di piccoli giardini, incapaci di sostenere il tessuto economico nel suo complesso.

Nella storia moderna, il capitale finanziario ha spesso svolto il ruolo di sostegno alle grandi imprese, non solo attraverso la riproduzione di denaro fine a sé stessa, ma anche attraverso la creazione di nuove realtà produttive. Le banche miste, private o pubbliche, sono state fondamentali nello sviluppo industriale, come dimostrano esempi storici dalla Germania del XIX secolo al New Deal negli Stati Uniti.

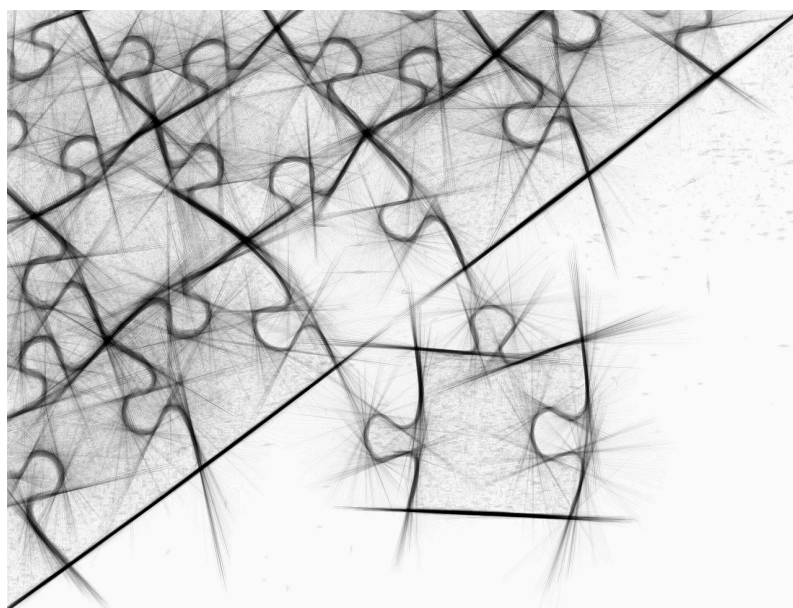
Recentemente, il premio Nobel assegnato a Elinor Ostrom per la sua teoria sui "commons goods" ha aperto nuove prospettive, proponendo forme d'impresa basate su beni comuni e modelli proprietari innovativi. Anche la *Caritas in Veritate* di Papa Benedetto XVI ha posto queste idee al centro di una riflessione che, purtroppo, non è stata adeguatamente sviluppata, neppure in ambito cattolico.

Seguire l'esempio di Mariotti significa riflettere sulla necessità di una politica industriale polisetoriale, pluriforme e universalistica, capace di far superare all'Italia le attuali difficoltà del suo tessuto produttivo, mettendo da parte incomprensioni e divisioni politiche sterili."

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

Spirito artigiano: una storia di futuro

Di Fondazione Germozzi
19.12.2024



Spirito artigiano: una storia di futuro

Il 2024 volge al termine e con esso si chiude un altro capitolo della storia di *Spirito Artigiano Magazine*, un progetto che continua a crescere, trasformarsi e stimolare riflessioni. Oltre a essere una testimonianza tangibile del dinamismo del mondo artigiano, rappresenta un laboratorio culturale, un punto d'incontro tra passato e futuro, tradizione e innovazione, locale e globale.

Guardando indietro, possiamo affermare che ogni traguardo raggiunto ha rappresentato anche un'apertura verso nuove possibilità. *Spirito Artigiano* non è solo un magazine, ma un ecosistema che amplifica la voce dell'artigianato italiano, lo rende protagonista dei dibattiti attuali e lo proietta verso orizzonti inesplorati.

I numeri che raccontano una visione

I numeri parlano chiaro: oltre 300 articoli pubblicati, ognuno dei quali ha contribuito a raccontare non solo l'artigianato, ma anche temi centrali per il nostro tempo.

Alimentazione, digitale, intelligenza artificiale, giovani, donne, turismo, crisi demografica, emergenza educativa, energia, scuola e molti altri. Ogni parola scritta ha composto un mosaico complesso e appassionante che riflette l'Italia di oggi e quella che immaginiamo per domani.

Il Magazine ha potuto contare finora su 94 firme d'eccellenza: una pluralità di voci che rende *Spirito Artigiano* un progetto collettivo, capace di coinvolgere professionisti, giornalisti, imprenditori e protagonisti del mondo accademico, scolastico e sociale. Ognuno ha offerto una parte del proprio sapere, contribuendo a una narrazione ricca e polifonica.

A *Spirito Artigiano* si affiancano i Quaderni della Fondazione Germozzi, un fiore all'occhiello per chi desidera approfondire i temi cruciali anticipati nelle edizioni digitali del Magazine. Dieci quaderni che sono diventati strumenti di riflessione e azione, offrendo spunti non solo per interpretare il presente, ma anche per costruire il domani.

I territori e le relazioni: la forza dei 'Dialoghi'

Spirito Artigiano non è solo carta e parole; è anche incontro, comunità, dialogo. Abbiamo attraversato l'Italia, portando i "Dialoghi di Spirito Artigiano" in dieci città del Nord, Centro e Sud Italia. Abbiamo visitato luoghi iconici e valorizzato la ricchezza dei territori. Ogni tappa è stata un'occasione per condividere idee, ascoltare esperienze, stringere legami.

Questi eventi non sono semplici conferenze: sono momenti in cui il progetto prende vita, si intreccia con le storie delle persone e diventa una piattaforma per confrontarsi su temi decisivi. Sono il cuore pulsante di *Spirito Artigiano*, perché è nel dialogo che nascono le idee più audaci e si costruisce una visione condivisa.

L'evoluzione continua

Il viaggio non si ferma qui. Guardiamo al 2025 con entusiasmo, pronti ad abbracciare nuovi orizzonti e approfondire nuovi temi. Gli itinerari culturali di *Spirito Artigiano* proseguiranno, così come la pubblicazione dei Quaderni della Fondazione Germozzi, con argomenti attuali, strategici e talvolta poco esplorati.

Come abbiamo sottolineato, il Magazine vuole proporre una visione su temi di interesse generale che guidano il dibattito presente, suscitando confronto anche su argomenti centrali che non ricevono sufficiente attenzione. L'obiettivo è produrre una lettura diversa, originata da un punto di vista originale.

Il percorso è quello di una visione che si traduce in azione, un progetto che evolve senza perdere il proprio centro. Questo è e continuerà a essere *Spirito Artigiano*: un laboratorio di idee e relazioni che non si limita a raccontare l'artigianato, ma lo vive, lo spinge verso il futuro e ne propone una visione più ampia rispetto al pensiero dominante.

Quest'ultimo numero dell'edizione 2024 affronta un tema centrale e attuale: la crisi del settore auto. Una crisi che non si limita all'ambito nazionale, ma si estende su scala internazionale, con implicazioni profonde per il tessuto economico e sociale, cruciali anche per l'artigianato. La riflessione mira a inquadrare il problema con competenza, evidenziando anche le opportunità di trasformazione che possono emergere da una fase così complessa.

Concludiamo l'anno con un sentito ringraziamento a tutti coloro che hanno reso possibile questo progetto: autori, istituzioni, territori e tutti coloro che, a vario titolo, hanno contribuito alla realizzazione di *Spirito Artigiano*.

Auguri di buone feste e di un 2025 ricco di passione e impegno, ingredienti essenziali per ogni traguardo.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

La parabola dell'auto: dal trionfo alla crisi del Mercato europeo

Di Antonio Sileo
19.12.2024



Tra le innovazioni del XX secolo, l'automobile occupa senza dubbio un posto d'onore. L'avvento e il successo della motorizzazione di massa hanno inciso in maniera profonda non solo sugli stili di vita, ma anche sulla nascita e sullo sviluppo delle conurbazioni e degli agglomerati urbani, nonché sulla crescita economica e sullo sviluppo dei Paesi.

Affermazione e diffusione dell'automobile hanno resistito a shock petroliferi e alle bordate dell'erario; oggi, però, che le autovetture sono milioni (1,3 miliardi nel mondo), gli spazi, specie nella metropoli, sono sempre meno.

Potremmo dire che l'auto è vittima del suo stesso successo, specie nel Vecchio Continente, dove la crisi sta diventando sempre più pericolosa, ferendo gravemente la Germania e con essa, piaccia o meno, l'intera Unione Europea.

Si potrebbe obiettare che, appunto, il mercato è fin troppo maturo, da anni di sola sostituzione, e i volumi di un tempo non potranno più essere raggiunti (anche per questioni demografiche).

Tuttavia, è un fatto che le norme dell'UE hanno avuto un crescente impatto sul lato dell'offerta, con un notevole incremento del numero di modelli ibridi, ibridi plug-in (o ricaricabili) ed elettrici, con le ultime due tipologie considerate a basse e zero emissioni. I listini delle case automobilistiche, rispetto a un decennio fa, sono di molto cambiati.

Il numero di modelli ibridi ed elettrici è di molto cresciuto, ma solo i primi stanno guadagnando significativo terreno sulle strade. Le auto completamente elettriche e le ibride ricaricabili stentano o meglio, specie per le case automobilistiche europee, le vendite non procedono come previsto nei piani industriali e nei regolamenti dell'Unione, che pure sono stati cruciali nel determinare quei programmi.

I dati sulle immatricolazioni di novembre nei 27 Paesi dell'Unione segnano un tonfo del 9,5 per cento con i maggiori mercati nazionali a tirare la volata verso il basso; da inizio anno, sempre rispetto al 2023, la flessione è del 5,4 per cento, a fronte di una media totale

in crescita dello 0,4 per cento. Mentre la quota di mercato elettrica è passata dal 14,2 al 13,4 per cento.

Numeri che sono l'esatto contrario di quanto previsto dai regolamenti, con la folle conseguenza che i costruttori automobilistici che vogliono operare nel mercato UE saranno costretti a scegliere tra sanzioni (stimate, considerando i veicoli commerciali leggeri, in 15 miliardi di euro) e auto-contenimento delle consegne di autovetture endotermiche. La seconda opzione, oltre a deludere la clientela, si concretizza nel tagliare la produzione, con inevitabili conseguenze sulla forza lavoro.

Le improvvise dimissioni dell'amministratore delegato di Stellantis **Carlos Tavares** e il disastro che si sta concretizzando in Germania hanno avuto il (triste) merito di portare finalmente al centro dell'attenzione la questione, che ha anche (ovvie) implicazioni sul piano della decarbonizzazione con l'ulteriore rallentamento del rinnovo del parco circolante. L'età media del parco automobilistico dell'Unione Europea è aumentata di 4 mesi dal 2021 al 2022, mentre il numero di vetture su strada è cresciuto di oltre 3 milioni, che si aggiungono ai 247 milioni già in circolazione.

La vulgata giornalistica – e dunque anche il sentiment della politica – è che la lentezza nella diffusione delle vetture elettriche (quando sarebbe ben più corretto chiedersi su quali fantasiose basi e da chi sono state formulate le previsioni) dipenda da questioni di prezzi e costi (la cui differenza pare sconosciuta ai più) e dalla ancora non capillare diffusione delle infrastrutture di ricarica.

Quasi nessuno dice che la gran parte delle autovetture elettriche acquistabili non sono considerate dei perfetti sostituti delle autovetture endotermiche che sono ben conosciute dalla stragrande maggioranza dei consumatori. E – numeri alla mano – non ci riferiamo solo alla troppo bistrattata Italia. Ignorare questo dato di fatto, non destinato a cambiare in fretta, non solo non aiuta (anche la transizione), ma è offensivo per i milioni di persone che nell'auto ci lavorano.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

La crisi dell'automotive è storica: serve politica industriale efficace

Di Roberto Benaglia

19.12.2024



La ribalta che in queste settimane ha finalmente assunto la forte criticità in cui versa il comparto dell'automotive ridà la giusta importanza a un settore corposo e centrale nella vita della manifattura italiana ed europea.

L'industria delle industrie: è così che nel tempo è stato giustamente definito il settore dell'auto, vera e propria colonna vertebrale di una robusta manifattura, proprio nella consapevolezza del forte contributo che lo stesso fornisce all'occupazione, alla crescita economica e allo sviluppo industriale di un Paese.

Occuparsene bene oggi è l'unica vera chance per ridare gambe e fiato a una questione insieme antica e tanto moderna: fare politica industriale.

Il settore dell'automotive non vive una ciclica e pesante crisi congiunturale come le altre. È il settore industriale maggiormente messo alle corde dal concentrarsi di più cambiamenti strutturali e nuovi: transizione ecologica, innovazione tecnologica, confronto/scontro tra economie continentali, modifiche negli stili di acquisto e di mobilità tra i consumatori, fusione tra case produttrici costituiscono un mix di cause potenti e al tempo stesso molto critiche che stanno disorientando in tutta Europa manager industriali, governi, sindacati, opinione pubblica.

La transizione ecologica è certamente oggi la questione più additata e dibattuta, con cui fare i conti. L'Unione Europea, nel segno del Green Deal, ha varato norme con obiettivi ambiziosi di transizione, a partire dalla cessazione della produzione di auto con motori a scoppio dal prossimo 2035. In tanti ora chiedono, spaventati dalla situazione, di rivedere o abolire questo programma.

Il sindacato dei metalmeccanici, Fim-Cisl in testa, ha invece sempre detto 3 cose semplici, finora inascoltate: non ci interessa posticipare di pochi anni tale scadenza, sarebbe un prendere tempo poco utile; l'UE deve aprirsi invece al concetto di "neutralità tecnologica", ovvero spingere verso soluzioni tecniche diverse dal "puro elettrico" che permettano la riduzione delle emissioni; ma soprattutto l'UE deve dotarsi di un piano di sostegno agli investimenti e all'occupazione all'altezza della posta in gioco, cosa che non ha colpevolmente finora fatto. Produrre un'auto elettrica impiega mediamente il 20% di manodopera in meno rispetto a un'auto tradizionale. Sarebbe folle non mettere in campo risposte e interventi. Le scadenze UE, più che abolite, vanno accompagnate in modo robusto.

Va inoltre evidenziato che la transizione verso l'elettrico è stata avviata proprio mentre la domanda di auto ha subito in tutta Europa un calo molto significativo.

Rispetto agli anni pre-Covid, non solo in Italia ma in tutta Europa, si vendono molte meno auto. Gli esperti sostengono che questa stagnazione continuerà. Gestire la transizione con un mercato in calo triplica le complicazioni per chi fa industria. Il calo della domanda è legato a più fattori: certamente il rialzo dei prezzi legati all'inflazione, l'incertezza su cosa sia meglio acquistare che fa rinviare scelte di acquisto, ma anche la minore propensione dei giovani ad acquisire la patente e a possedere un'auto costituiscono cambiamenti epocali.

In Italia il valore medio di una nuova auto acquistata è passato in pochi anni da 18mila euro a 26mila. E non è un caso che ben 2/3 delle auto oggi comprate sul mercato siano usate.

Ma non è solo un problema di reddito, è anche un cambiamento negli stili di vita e nella propensione a investire soldi in un bene materiale.

Inoltre, per molte case automobilistiche, tedesche in testa, i mercati cinesi e asiatici sono stati negli ultimi 10 anni importanti mercati di sbocco in espansione. Oggi non è più così, soprattutto perché i costruttori asiatici hanno imparato a produrre auto affidabili, belle e a basso costo, con le quali sono pronti a invadere l'Europa (segnatevi, se non lo conoscete ancora, il marchio cinese BYD, che sta già penetrando fortemente i mercati nordeuropei).

Questa inversione di tendenza acuisce i problemi in Italia sulla filiera della componentistica, forse il principale valore aggiunto del settore automotive italiano, vista la stagnazione della produzione di Stellantis. La componentistica italiana si è da tempo specializzata sul "powertrain", ovvero sulle parti legate al motore a scoppio, e in stretto supporto all'industria

tedesca ora travolta da una squassante crisi: due fattori importanti che la mettono alle corde.

Solo in questo quadro è possibile poi collocare la situazione di Stellantis, che non va invece vista, come oggi tutti declamano sui media, come una crisi di sola incapacità manageriale. Cominciamo col dirci che se FCA fosse rimasta fuori dal gioco pur duro delle alleanze e fusioni (che portano sempre a sovrapposizioni), sarebbe stata destinata a un ancora più critico declino. Stellantis nasce quasi 4 anni fa come quarto gruppo mondiale, mettendo insieme oltre 14 marchi storici. Non è bastato dire che nessun marchio veniva soppresso o che nessuna fabbrica sarebbe stata chiusa. Stellantis non è finora riuscita ad andare al di là della propria nascita. Ha una vera e propria crisi di modelli vincenti, lo dimostrano le quote di mercato in riduzione in un mercato già depresso. Stellantis sta soffrendo, forse più di altri costruttori, le incertezze del mercato e della svolta verso l'elettrico, ancora troppo condizionata dalle politiche altalenanti dei governi in termini di incentivi e di rete disponibile (le famose colonnine da diffondere sulla rete stradale). Gli ingenti investimenti sulle nuove piattaforme e modelli non stanno marciando verso risultati produttivi apprezzabili.

Dentro questa difficoltà globale, Stellantis ha un problema con il nostro Paese. Sono mancati, a governo e sindacati, interlocutori di riferimento continuativi e autorevoli sulle strategie industriali.

La recentissima nomina di Jean Philippe Imparato a responsabile anche per l'Italia può essere la risposta. Ma ora serve che il gruppo ridefinisca e garantisca un piano industriale che potenzi la collocazione di nuovi modelli vincenti nei diversi siti, risponda alle realtà più in difficoltà come Mirafiori, confermi l'investimento a Termoli nella gigafactory e si impegni con i sindacati a una gestione trasparente, di sviluppo e coerente.

Al governo tocca ridare gambe a come fare politica industriale in questo Paese. Dopo aver inseguito per 12 mesi patti evanescenti, ora è il momento delle risposte. Riassegnare le necessarie risorse al fondo pluriennale per l'automotive scippate dalla manovra di bilancio è fondamentale. Ma poi occorre saperle tradurre in reale sostegno agli investimenti per la transizione.

Il sindacato ha sempre sostenuto che, oltre a occuparsi di difesa dell'occupazione, il governo deve aiutare le imprese a trasformarsi. Un produttore di marmitte, componente che non esiste più in un'auto elettrica, deve essere sostenuto nel cambiare produzioni. Il sindacato dei metalmeccanici sta combattendo in questi anni una strenua battaglia per la tenuta del settore e per evitare bagni di sangue occupazionali. Lo ha fatto non solo con gli scioperi, ma definendo ormai 3 anni fa un innovativo documento di proposte congiunto con Federmeccanica (gli industriali) che indicava cosa fare. Documento totalmente inascoltato da chi governava allora e oggi.

Il tema decisivo per cui il sindacato si batte è come rendere socialmente sostenibile questa transizione. Servono non solo ammortizzatori adatti, ma piani per rinnovare l'occupazione e aggiornare le competenze. Ne va anche della qualità della democrazia nel nostro Paese. Se gli operai che producono le auto non possono più comprarle perché troppo care (cosa invece accaduta per interi decenni e che oggi diventa impossibile per un'auto elettrica), si rischia di buttare ulteriore benzina verso un populismo dannoso e corrosivo per la società. L'automotive costituisce oggi il principale banco di prova per dare gambe a un'indispensabile politica industriale, senza la quale il settore uscirà a brandelli dalla transizione. Non si tratta solo di mettere in campo soldi pubblici. La politica industriale si fa anche con impegni di tutti i protagonisti, industrie in testa, finalizzati a scelte industriali coraggiose e costruttive, condivise tra le parti e organizzate nel tempo.

L'automotive è anche uno dei principali terreni dove l'Europa potrà fare passi in avanti (curvando il Green Deal in modo più pragmatico, affrontando la concorrenza asiatica non solo con i dazi, varando misure di accompagnamento che rendano la transizione socialmente sostenibile e percepita come tale), o rapidi passi indietro lasciando ogni governo ad affrontare da solo la propria situazione industriale.

L'Italia, con meno industria e automotive, non potrà che stare peggio. Non dimentichiamoci, infine, che sostenere ogni posto di lavoro nell'automotive significa occuparsi di lavori meglio pagati e più sicuri della media. Significa quindi sostenere dove il lavoro può e potrà avere più valore, dando maggiore sostanza alla crescita e al tipo di sviluppo che vogliamo nel Paese.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

© Foto di Anastasiya Badun da Pexels

Crisi automotive e meccanica: le micro e piccole imprese perdono 21 milioni di ricavi al giorno

Di Enrico Quintavalle
19.12.2024



La crisi dell'*automotive* si intreccia con la debole ripresa del commercio internazionale, le ricadute della stretta monetaria e della recessione in Germania, creando un mix velenoso per la meccanica italiana, i cui effetti ricadono su una filiera estesa e popolata da una moltitudine di micro e piccole imprese (MPI). Sulla caduta libera della produzione automobilistica pesano le incertezze della transizione verso la mobilità elettrica richiesta dal Green deal europeo. Nel corso dell'autunno si osserva un peggioramento delle attese sugli ordini e delle previsioni di assunzione da parte delle imprese.

I numeri della crisi – Nei primi dieci mesi del 2024 la **produzione di autoveicoli** si riduce di oltre un quarto (-27,2%) su base annua. Il 2024 è il terzo anno peggiore del secolo per l'attività di produzione di auto dopo il 2009 (crisi dei mutui subprime) e il 2020 (pandemia

da Covid 19). Nonostante la difficile fase congiunturale, nel primo semestre del 2024 Stellantis, il maggiore player operante in Italia, registra un importante flusso di utile netto.

Sul mercato domina l'elevata incertezza della **domanda di veicoli elettrici**: per raggiungere l'obiettivo al 2030 del Piano Nazionale integrato Energia e Clima (PNIEC), servirebbero 49mila auto elettriche in più al mese, ma secondo i dati Unrae nei primi undici mesi del 2024 se ne sono immatricolate meno di 6mila al mese.

I cambiamenti in corso nel mercato delle autovetture contribuiscono alla crescita delle importazioni dalla Cina. Nel 2019, anno del varo del Green deal europeo, la quota di **import di auto della Cina** era lo 0,4% in Italia e nell'Unione europea, ora è del 3,1% in Italia e arriva al 3,7% nell'Unione europea. Tra il 2019 e il 2024 è di provenienza cinese la metà (47,1%) della crescita dell'import di auto in Ue prodotte in paesi al di fuori dell'Unione.

La crisi dell'auto amplifica la **recessione dell'economia tedesca**, riducendo la domanda di prodotti della meccanica made in Italy. In Germania l'auto rappresenta il 15,4% del valore della produzione manifatturiera tedesca, il doppio del 7,6% della media europea, e nelle imprese automobilistiche tedesche lavorano 569mila addetti, più della metà (52,2%) degli occupati del settore di tutta l'Unione europea. Nei primi dieci mesi del 2024 l'export verso la Germania dei prodotti della meccanica e dell'*automotive* cede dell'11,8%, più del doppio rispetto al calo del 4,9% del totale delle esportazioni nel paese, e su cui pesa il crollo (-28,6%) delle esportazioni di autoveicoli sul mercato tedesco.

La ricaduta della crisi dell'auto sulle imprese della meccanica è amplificata dagli **effetti recessivi della stretta monetaria** che riduce la domanda di macchinari. Ad ottobre 2024 in Italia il costo del credito alle imprese è del 4,85%, superiore di 322 punti base all'1,63% precedente alla stretta monetaria, mentre il volume degli investimenti in macchinari nei primi tre trimestri del 2024 scende del 3,9% su base annua, con una intensità marcata del calo del 3,3% rilevato nella media dell'Eurozona.

Il sistema di micro e piccole imprese colpito dalla crisi – Nel passato, una fase ciclica negativa nel comparto dell'auto si associava alla crisi di una sola grande impresa, la Fiat. Oggi non è più così, il punto di riferimento diventa quello di una più ampia filiera, caratterizzata da una diffusa presenza di micro e piccole imprese.

A tal proposito, basti pensare che l'Italia è il quinto paese dell'Unione europea per occupati nella produzione di auto, ma diventa il primo, davanti a Germania e Polonia, per

occupati nelle micro e piccole imprese che producono parti ed accessori per autoveicoli e loro motori.

Nelle grandi imprese che producono automobili in Italia lavorano 60mila addetti, mentre nella filiera dei mezzi di trasporto su gomma lavorano un milione e 704mila addetti. Nell'ambito di questa filiera solo l'11,0% del valore aggiunto è prodotto nel settore della produzione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi. La fase recessiva dell'auto colpisce un esteso indotto, dominato dai settori della meccanica: i prodotti in metallo determinano il 9,3% del valore aggiunto della filiera dei mezzi di trasporto su gomma, i macchinari il 6,9% e la metallurgia il 4,2%. Nelle micro e piccole imprese della meccanica lavorano 738mila addetti, di cui 289mila nelle 86mila imprese artigiane.

Nel 19° Rapporto annuale di Confartigianato 'Italia, la grande officina delle piccole imprese', pubblicato in occasione dell'Assemblea annuale di Confartigianato in cui è intervenuto il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella (qui per un estratto), viene calcolato l'effetto della crisi in corso su questo diffuso sistema di micro e piccole imprese: nei primi otto mesi del 2024 il **fatturato delle micro e piccole imprese della meccanica** scende di 5,1 miliardi di euro rispetto allo stesso periodo di un anno prima, con minori ricavi per 21 milioni di euro al giorno.

Il difficile ciclo congiunturale della meccanica determina una forte diminuzione delle **previsioni di assunzione** che nel trimestre dicembre 2024-febbraio 2025 scendono dell'11,7% su base annua, con una intensità amplificata rispetto al calo del 2,7% del resto della manifattura e in controtendenza rispetto all'aumento medio dell'1,2% del totale imprese. La crisi determina un crescente ricorso agli **ammortizzatori sociali**, che nei primi nove mesi del 2024 registra aumento del 76,0% dell'integrazione salariale del Fondo di Solidarietà Bilaterale per l'Artigianato (FSBA) nella meccanica artigiana.

I territori più esposti – Gli occupati nelle micro e piccole imprese della meccanica rappresentano il 4,6% dell'occupazione delle imprese italiane. L'impatto del ciclo sfavorevole del settore può essere più intenso nei territori con una maggiore specializzazione nella produzione meccanica. In chiave regionale, si osserva un peso dell'occupazione del sistema di piccola impresa della meccanica più elevato della media in Emilia-Romagna con 6,2%, Veneto con 6,1%, Marche con 5,5%, Friuli-Venezia Giulia con 5,3%, Piemonte con 5,3% e Lombardia con 4,9%.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

© Foto di Mike Klovov da Pexels

Confartigianato Meccanica: il peso della recessione e la visione per il futuro

Di Stefano Campanella
19.12.2024



Da mesi giungono segnali poco incoraggianti su diversi fronti, e le imprese si stanno preparando a resistere a una crisi che, con ogni probabilità, perdurerà per buona parte del 2025. Le maggiori criticità, come evidenziato da una nota dell'Ufficio Studi della Confederazione, interessano il comparto automotive.

Nei primi dieci mesi del 2024, la produzione di autoveicoli ha registrato una flessione del 27,2%. Una contrazione di questa portata si era verificata solo nel 2009, in seguito alla crisi finanziaria causata dal crollo del mercato dei mutui subprime, e nel 2020, durante la pandemia da Covid-19.

Tra le cause principali figura la persistente recessione della Germania, il primo mercato di destinazione delle esportazioni italiane. Tuttavia, non è solo la recessione tedesca a incidere sulla crisi del settore auto. Grande impatto derivano dagli obiettivi del Green Deal,

che prevede lo stop ai motori endotermici entro il 2035, e dagli effetti di una stretta monetaria sempre più gravosa.

Se da un lato è senza dubbio necessario raggiungere l'azzeramento delle emissioni quanto prima, dall'altro occorre guardare alla realtà: le modalità con cui si stanno perseguendo tali obiettivi risultano insostenibili per le imprese del comparto. Parimenti, non è più sostenibile l'attuale costo del credito in Italia. A ciò si aggiungono gli eccessivi adempimenti burocratici richiesti alle imprese per accedere agli incentivi previsti dal Piano Transizione 5.0, che limitano gli investimenti in nuovi macchinari.

Il settore automotive, inoltre, non è l'unico a subire le conseguenze di questa congiuntura. Anche vari e importanti comparti dell'indotto della meccanica ne risentono. In questi settori, dove un addetto su due lavora in micro e piccole imprese artigiane, le difficoltà si amplificano. Secondo i dati elaborati dall'Ufficio Studi, il 51,9% del valore aggiunto della filiera dei mezzi di trasporto su gomma deriva da attività manifatturiere. L'attività degli autoveicoli contribuisce per l'11% al valore aggiunto della filiera, seguita dall'indotto della meccanica nei prodotti in metallo (9,3%), macchinari (6,9%) e metallurgia (4,2%).

Le ripercussioni sono evidenti anche sul fronte occupazionale: oltre al blocco delle assunzioni, si registra un costante aumento delle ore autorizzate di Cassa Integrazione Guadagni.

Questa situazione richiede un impegno quotidiano del Consiglio Nazionale della categoria, che monitora e tutela l'intero comparto. Il primo intervento tempestivo della Confederazione si è concretizzato in una lettera del Presidente Granelli al Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Nella lettera si sottolinea l'urgenza di azioni governative a sostegno, salvaguardia e rilancio del settore.

Nel breve periodo, è indispensabile predisporre strumenti per evitare che le aziende siano schiacciate dalla combinazione tra il crollo degli ordinativi e l'indebitamento maturato con gli investimenti post-pandemia. Nel medio e lungo termine, occorre rivedere radicalmente gli obiettivi del Green Deal. La scelta politica di puntare esclusivamente sull'elettrico per la trazione delle auto, intrapresa da un numero limitato di Paesi, rischia di cancellare competenze e know-how costruiti in decenni di storia industriale europea.

Confartigianato si impegnerà a difendere le decine di migliaia di imprese artigiane, spina dorsale e motore produttivo del Paese, che hanno contribuito alla sua storia e alla sua forza economica e industriale.

Infine, si auspica che i recenti cambiamenti politici a livello mondiale possano favorire la cessazione dei troppi conflitti ancora attivi in Europa e Medio Oriente.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

Autoriparazione: protagonista della transizione nell'era della crisi Automotive

Di Massimo Ruffa
19.12.2024



La crisi che attraversa il settore automotive non risparmia nessun anello della filiera, colpendo in modo significativo anche il comparto dell'autoriparazione. Questo settore, essenziale per la mobilità dei cittadini, rappresenta un pilastro strategico per l'economia e la società, svolgendo un ruolo cruciale nel garantire l'efficienza e la sostenibilità del parco veicoli circolante.

In un contesto segnato da una transizione verso modelli più sostenibili, l'integrazione delle micro e piccole imprese dell'autoriparazione nelle strategie di rilancio del comparto automotive è imprescindibile. Queste imprese, grazie alla loro capacità di innovazione e adattamento, sono una risorsa chiave per affrontare le sfide della transizione ecologica e

tecnologica, contribuendo al riposizionamento competitivo dell'intera filiera sui mercati internazionali.

Mobilità Inclusiva e Neutralità Tecnologica

Per guidare la trasformazione del settore, è necessario adottare un approccio inclusivo che privilegi una mobilità mista, non vincolata esclusivamente alla transizione verso l'elettrico. Tecnologie come i biocarburanti e altre soluzioni alternative possono coesistere con i veicoli elettrici, offrendo un percorso più graduale e accessibile per la riduzione delle emissioni. Questo approccio valorizza il ruolo del settore dell'autoriparazione nella riconversione green dei veicoli, promuovendo una sostenibilità concreta e praticabile.

Accanto a questo, è fondamentale orientare gli incentivi verso obiettivi chiari e misurabili, allargando la platea dei beneficiari per includere anche le fasce di consumatori con una ridotta capacità di spesa. Questo garantisce una transizione più equa e bilanciata, capace di sostenere sia i cittadini sia le imprese del comparto.

Innovazione e Competitività

La crisi attuale evidenzia la necessità di investire in tecnologie avanzate e nella formazione. L'interconnessione digitale, il cloud, l'intelligenza artificiale e le soluzioni basate sul 5G rappresentano strumenti fondamentali per rendere il settore dell'autoriparazione protagonista di un ecosistema di mobilità moderno e sostenibile. Attraverso l'adozione di queste tecnologie, le imprese possono sviluppare nuovi servizi per i consumatori e rispondere alle esigenze di una società in rapida evoluzione.

In parallelo, è indispensabile promuovere la cooperazione tra imprese, università e centri di ricerca, favorendo percorsi formativi mirati alla riqualificazione delle competenze. Solo così sarà possibile costruire un settore preparato a cogliere le opportunità offerte dalla trasformazione digitale e tecnologica.

Accesso alle Informazioni Tecniche: Una Sfida Aperta

Un tema cruciale per il futuro del comparto è garantire il libero accesso alle informazioni tecniche delle case automobilistiche. L'equiparazione tra operatori autorizzati e indipendenti è essenziale per assicurare la competitività delle imprese dell'autoriparazione

e migliorare i servizi offerti agli automobilisti. Rimuovere le attuali restrizioni significa anche rafforzare la sicurezza stradale e sostenere un equilibrio di mercato che favorisca l'innovazione.

Una Visione di Sistema

Il settore dell'autoriparazione non è solo un attore della filiera automotive, ma un protagonista della transizione verso un modello di mobilità più sostenibile, inclusivo e tecnologicamente avanzato. Grazie alla sua flessibilità e al radicamento territoriale, il comparto può giocare un ruolo determinante nel ridefinire il futuro della mobilità, trasformando le sfide in opportunità e contribuendo alla rinascita del sistema automotive globale.

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.

Automotive e Artigianato: le radici della crisi e le sfide per il futuro. Intervista a Domenico Lombardi

Di Federico Di Bisceglie
19.12.2024



La crisi del comparto automobilistico è arrivata come uno tsunami sulle imprese artigiane, già peraltro alle prese con un momento economicamente complesso. L'onda lunga tedesca ha colpito forte, in particolare le piccole e medie realtà produttive che operano nella filiera. Questo sta generando lo scenario che da mesi, ormai, è sotto gli occhi di tutti: chiusure aziendali, un

ricorso straordinario agli ammortizzatori sociali e un grave problema di prospettiva in ordine alla tenuta occupazionale. Senza contare – tema, questo, tutt’altro che secondario – il rischio di ‘perdere’ una parte di identità del nostro comparto produttivo che ci rende un’eccellenza a livello globale. “Le imprese italiane sono due volte vittima della de-industrializzazione: agiscono, infatti, sia fattori strutturali che congiunturali che rischiano di pregiudicarne, in alcuni casi, la sopravvivenza”.

Il campanello d’allarme lo suona, sulle colonne di Spirito Artigiano, Domenico Lombardi, economista di vaglia, lucido osservatore delle dinamiche nazionali e internazionali nonché direttore del Luiss Policy Observatory.

Professore, partiamo dai fattori strutturali che hanno generato questa crisi così profonda. Che idea si è fatto?

«Ci sono due elementi da cui partire. Ossia bassi investimenti nell’innovazione tecnologica, nella ricerca e nello sviluppo. Una condizione che fa il paio con un contesto non propriamente propizio per le imprese: un’eccesso di regolamentazione a tutti i livelli, una pubblica amministrazione che fornisce pochi servizi e spesso di bassa qualità. Da ultimo, si aggiunge l’eccessivo carico fiscale che grava sulle piccole e medie imprese. A questi due fattori, se ne aggiunge un terzo ugualmente impattante in senso negativo».

A cosa fa riferimento?

«Alla politica energetica. Le imprese italiane pagano l’energia molto di più non solo rispetto agli Stati Uniti, ma anche rispetto agli altri paesi dell’Unione Europea. Questo è un fattore che frena fortemente la competitività delle nostre aziende. E non è un tema che dipende solo dalla guerra in Ucraina – che comunque ha posto in evidenza questo errore strategico in modo macroscopico – ma è qualcosa che parte da più lontano».

Come si inserisce, in questo ragionamento, il contesto internazionale?

«La riduzione dei flussi di commercio internazionali grava pesantemente sulla nostra filiera dell'automotive (ma non solo). In particolare, le tensioni con Russia e Cina sono estremamente complesse da gestire e non saranno destinate a risolversi nel breve termine. In più, con l'imminente insediamento di Trump alla Casa Bianca, il rischio di una politica protezionista potrebbe generare un'ulteriore difficoltà per le nostre aziende. A maggior ragione se da parte degli Usa ci sarà una molto probabile richiesta di restrizioni commerciali fra Europa e Cina. Ricordiamo che, in particolare la Germania – Paese da dove nasce, di fatto, la crisi del comparto automotive – ha fortissimi legami con il paese del Dragone».

A questo si aggiunge anche l'annoso tema della transizione ecologica, al centro delle politiche di Bruxelles negli ultimi anni.

«L'impostazione di alcune politiche assunte a livello comunitario ha reso il quadro per le imprese italiane, in particolare per quelle artigiane, assai penalizzante. La transizione così come è stata concepita ha colpito le nostre filiere, che sono un'eccellenza. E, fra l'altro, l'introduzione sul mercato di auto elettriche cinesi a detrimento di quelle tedesche — che avevano componentistica italiana —, ha ulteriormente ridotto le possibilità di competere sul mercato da parte delle nostre aziende. In sostanza, è stato offerto un vantaggio competitivo a un paese terzo — la Cina — geopoliticamente ostile, senza che quest'ultimo abbia fatto nulla per meritarselo».

Questo significa che la transizione è dannosa?

«No, significa che occorre cambiare approccio. Ci vuole meno ideologia e più pragmatismo. Non è ammissibile in nome della transizione – che pure è giusto che rappresenti una priorità – destrutturare completamente un sistema produttivo. Peraltro l'Europa non è una grande produttrice di anidride carbonica, quindi molte politiche piuttosto impattanti non otterranno sicuramente gli effetti sperati. Senza contare l'iper regolamentazione che si è registrata su questo versante».

A questo punto, come uscirne?

«Occorre, da parte della Commissione Europea, un cambio di passo deciso. Rivalutare la postura su alcune policy da parte di Ursula von der Leyen è fondamentale. Sulla decarbonizzazione, servono strategie più consapevoli.

Soprattutto più consapevoli di come è conformato il sistema produttivo italiano.
Basato, per lo più, sulle micro, piccole e medie imprese artigiane che vanno difese
anche per salvaguardare l'identità del nostro sistema produttivo».

© 2024 Spirito Artigiano. Tutti i diritti riservati.