

«Il settore punti su noleggio e leasing per uscire dalla crisi»

Scudieri: produzione fondamentale per la crescita

Sbagliato vedere l'elettrico come unica soluzione per il futuro

Il colloquio

di **Bianca Carretto**

Una tempesta perfetta, un ipotetico uragano che colpisce esattamente l'area più vulnerabile di un settore specifico. «Sbagliato vedere l'elettrico come unica soluzione per il futuro dell'automobile», dice **Paolo Scudieri**, numero uno di Adler Group (lavorazione di materie plastiche) ed ex presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica.

«Il processo di transizione energetica voluto dall'Ue — spiega — limita la nostra libertà, in un momento in cui il mercato sta vivendo nell'incertezza, al contrario dobbiamo essere in grado di aggredirlo. Ci vuole chiarezza, la neutralità tecnologica dà maggiore spazio a tutto il settore dell'automotive, componentistica compresa. Le aziende devono puntare ad una crescita non solo nel nostro territorio, ma a livello internazionale, per agevolare l'interesse anche di investitori stranieri. Noi abbiamo fabbriche e ingegneria all'avanguardia, possiamo competere in un contesto sempre più globale. Non dobbiamo cedere un settore che ha sempre rappresentato una forza economica, sostenendo la crescita dell'occupazione e i volumi dell'export. Questa è la strada da perseguire, agevolando il noleggio ed il leasing sociale».

Anche i costruttori dell'Impero di Mezzo hanno iniziato a giocare a carte scoperte, per vincere la partita, conquistando il primo posto tra i produttori di auto. Erano convinti di invadere il mondo, sicuri di accelerare sui tempi rispetto ai concorrenti. Per le case europee pareva una minaccia che poteva minare la loro esistenza. Ma improvvisamente, le case cinesi hanno scoperto di essere in un numero sempre maggiore, con siti sovradimensionati. Nel 2023 la loro capacità di produzione di vetture elettriche equivaleva a 2,1 volte la domanda interna e 1,2 volte quella globale. E il mercato di Pechino ha rallentato.

Gli Usa hanno chiuso le loro porte, come Brasile, Indonesia e Turchia. La sovraccapacità è ancora peggiore tra i produttori di batterie: rappresentavano il 150% della domanda ora arrivata al 61%, con i prezzi crollati del 45%. Almeno 19 progetti di gigafactory di batterie sono stati annullati o rinviati, tanto da ridurre la capacità produttiva del 3%, sino al 2030. Per esempio, la start-up Leapmotor è in grado di costruire 800mila unità all'anno, ma nel 2023 ne ha consegnate solo 144mila, e spera, grazie all'accordo siglato con Stellantis di vendere i suoi modelli a livello internazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

