



COMUNICATO STAMPA
2 NOVEMBRE 2024

LA CRISI DELL'AUTO TEDESCA (E NON SOLO) MINACCIA LA MANIFATTURA PADOVANA E VENETA: A RISCHIO 1,5 MILIARDI DI EXPORT

**CONFAPI: «NE USCIREMO, MA È IL MOMENTO DI
INTERROGARSI SUL FUTURO: COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA
INSCINDIBILE DA TERRITORIO E SISTEMA PAESE»**

Il Gruppo Volkswagen, secondo produttore automobilistico mondiale, potrebbe annunciare a giorni la chiusura di tre stabilimenti, mentre Stellantis, scrigno di quanto resta dell'auto italiana, chiude la trimestrale segnando un pesantissimo -27% alla voce ricavi. Sono solo le ultime notizie, in ordine cronologico, del ciclo nero dell'auto europea che vede, solo nel padovano, oltre 2.000 imprese coinvolte direttamente o indirettamente nella filiera (oltre 11 mila in Veneto). Il presidente di Confapi Padova Marco Trevisan: «È necessario un riallineamento strategico che guardi oltre le nubi. Supereremo anche questa, ma servono idee chiare su quale futuro intendiamo costruire per la manifattura del Nord Est. Senza una politica industriale coerente, nel lungo termine la sfida globale è impari, se non persa». Gli interventi del presidente nazionale Cristian Camisa («Rivedere il Green Deal») e l'intervista a Stefan Moritz, segretario generale di CEA-PME, la Confederazione europea delle Pmi («L'UE deve considerare il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni»).

Cinquantasei imprese coinvolte direttamente. Ma più di duemila (2.065) quelle potenzialmente interessate. Sono i numeri delle aziende della subfornitura meccanica padovana che potrebbero subire ripercussioni dalla crisi dell'auto europea, dopo che il Gruppo Volkswagen nel suo piano di ristrutturazione ha previsto la chiusura di tre stabilimenti, il taglio di decine di migliaia di posti di lavoro e la riduzione degli stipendi del 10%. Allargando la prospettiva all'intero Veneto si sale a 306 imprese produttive nel settore automotive, attive soprattutto (182) nella fabbricazione di parti e accessori per gli autoveicoli e i loro motori. Ma sono 11.283 quelle che compongono la filiera regionale, che comprende la produzione di auto e componentistica, ma anche la commercializzazione e i servizi post-vendita, dando lavoro a 26.420 dipendenti, quasi 5 mila dei quali sono padovani. Lo attesta Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, che, partendo dai dati Istat e Unioncamere del Veneto relativi agli insediamenti nel territorio, ha calcolato quante imprese potrebbero pagare ripercussioni rispetto a quanto sta accadendo in Germania, in un settore che già deve fare i conti con il crollo delle vendite del Gruppo Stellantis, che, a settembre 2024, ha registrato un drammatico -33,9% delle immatricolazioni rispetto al 2023, chiudendo la trimestrale con un pesantissimo -27% alla voce ricavi.



Altri rilievi statistici aiutano a inquadrare la situazione. Come noto, la Germania è il principale partner commerciale delle imprese del territorio, basti ricordare che, nel 2023, le esportazioni venete verso l'area tedesca ammontavano a 11,286 miliardi di euro, mentre quelle padovane a 1,852 miliardi. Sul totale, proprio le esportazioni delle attività manifatturiere incidono in modo preponderante, perché sono pari a 10,909 miliardi di euro per l'intero Veneto e a 1,814 miliardi per Padova. L'export del settore della produzione industriale automotive da solo vale invece circa 1,5 miliardi di euro, pari a quasi il 2% del totale delle esportazioni regionali, di cui 289 milioni sono padovani.

«È chiaro che le aziende più coinvolte sono quelle direttamente attive nella fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli, ma le implicazioni saranno pesanti per un numero molto più ampio di imprese», commenta **Marco Trevisan**, presidente di Confapi Padova. «Dobbiamo infatti considerare sia l'indotto diretto sia quello indiretto, che riguarda il settore della subfornitura meccanica e comprende anche i contoterzisti che, a loro volta, riforniscono gli stessi fornitori. A oggi è impossibile quantificare quali saranno le conseguenze di una crisi internazionale, ma è purtroppo facile prevedere che non saranno indolori. Stiamo già pagando pesantemente gli effetti della recessione tedesca, quanto sta succedendo nel settore auto si aggiunge a una situazione già complicata. E, tuttavia, sono convinto che ne usciremo, come sempre abbiamo saputo fare anche in frangenti più difficili di questo; è solo questione di tempo. Ma, quando si affronta un momento di difficoltà, diventa necessario e produttivo rimettersi in discussione, ed è quello che dobbiamo fare oggi. In altre parole, occorre riflettere su quale futuro vogliamo dare alla nostra industria e interrogarci su come poter essere competitivi non solo adesso, ma tra uno, cinque e dieci anni, in un contesto competitivo sempre più sfidante. Cosa possiamo fare perché non riaccada quanto stiamo vivendo ora? Davanti agli occhi c'è la crisi del settore automotive, ma è solo un aspetto della questione. Possiamo competere con la capacità produttiva delle principali economie asiatiche? Possiamo garantire l'accesso ai fattori produttivi critici come energia e materie prime a condizioni competitive? Possiamo permetterci un cuneo fiscale tra i più alti al mondo, che mantiene tanto alto il costo del lavoro quanto basso il potere d'acquisto dei nostri lavoratori? Quando e come saremo in grado di ridare impulso alla nostra industria con queste premesse? Ecco allora che oggi diventa più che mai urgente chiederci: quali sono gli investimenti strategici da fare per il futuro come Sistema Paese?».

Sulla questione automotive, e in particolare sulla situazione di Stellantis, si è espresso anche il presidente nazionale di Confapi **Cristian Camisa** (*il cui intervento è riportato integralmente in allegato*): «Come Confapi, continueremo a lavorare con la piccola e media industria tedesca e con la Confederazione europea della Pmi per portare le nostre istanze in Europa e per far sì che la fine del motore endotermico, stabilita per legge, subisca una variazione, aprendo quantomeno all'ibrido».

A riguardo, Confapi Padova ha intervistato **Stefan Moritz**, segretario generale di CEA-PME, la Confederazione europea delle Pmi (*intervista integrale in allegato*): «Quando si vedono aziende



della dimensione di Volkswagen chiudere impianti, l'allarme non può che risuonare forte. Non ci resta che insistere sulla rinnovata Commissione Europea per portarla a rivedere le sue posizioni, in modo che introduca il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni dei gas climatici: l'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione. Se non cambiamo subito le condizioni in cui devono produrre le imprese europee, per il 2025 avremo un parco auto interamente di aziende cinesi e coreane. Se vogliamo essere solo consumatori e non produttori basta esserne consapevoli, ma sappiamo che lo pagheremo in termini di posti di lavoro e benessere. Ecco perché occorre puntare su soluzioni come il bifuel e il biodiesel, su cui l'Italia - e la Fiat in particolare - è molto competitiva, prodotti che presentano emissioni molto basse».



FABBRICA PADOVA
INFORMAZIONE APPROFONDIMENTO STUDI E RICERCHE

LA FILIERA AUTOMOTIVE A PADOVA E IN VENETO



Elaborazione grafica Fabbri Padovana su dati Istat - Unioncamere del Veneto - Regione del Veneto

Nella foto il presidente di Confapi Padova Marco Trevisan

Nell'infografica alcuni dei dati più significativi relativi alla filiera automotive padovana e veneta

In allegato l'intervento del presidente nazionale della Confederazione Cristian Camisa e l'intervista a Stefan Moritz, segretario generale di Cea-Pme

Diego Zilio

Ufficio Stampa Confapi Padova

stampa@confapi.padova.it

393 8510533