

Il settore auto in Europa ha perso 30.000 posti di lavoro nell'ultimo anno

Dopo un anno di crisi commerciale, problemi finanziari, delocalizzazioni e tagli di personale, il fatto che il settore automotive dell'Unione Europea non se la passasse esattamente alla grande era cosa nota a molti. I dati, però, dipingono uno scenario più grigio di quanto non ci si immaginasse: nel 2024 i fornitori europei di componenti per auto hanno **perso più di 30.000 posti di lavoro**, oltre il doppio rispetto all'anno precedente. A dirlo è un'analisi condotta dall'Associazione europea dei fornitori automobilistici (Clepa) per il [\*Financial Times\*](#), in cui vengono sottolineate le conseguenze del **rallentamento dell'industria automobilistica del continente**. In netto calo anche la creazione di posti di lavoro: dal 2020, in Europa, il settore ha registrato più di 58.000 perdite nette sul fronte occupativo, a fronte di un **totale di circa 1,7 milioni di persone** impiegate nell'intera area comunitaria.

La ricerca del Clepa è stata pubblicata dal quotidiano economico-finanziario britannico *Financial Times* giovedì 2 gennaio. Da quanto riporta il giornale, a venire colpite sono state tutte **le maggiori aziende produttrici di componenti per automobili europee**, dal produttore francese di pneumatici Michelin all'azienda tedesca Bosch. Nell'ultimo anno, la filiera del settore automobilistico ha annunciato migliaia di tagli di posti di lavoro a fronte della drastica riduzione delle vendite di nuovi veicoli da parte dei produttori europei, che hanno lasciato i fornitori con **capacità in eccesso e poche prospettive di ripresa delle vendite**. Se le aziende più grandi, come le stesse Michelin e Bosch, sono finite per tagliare posti di lavoro e chiudere stabilimenti, le imprese di dimensioni minori sono state **costrette a chiudere i battenti**, dichiarare bancarotta o insolvenza.

Secondo il Clepa, la crisi del settore è **iniziata con la pandemia di Covid-19, per poi essere acuita dalla guerra in Ucraina e dalla conseguente inflazione**: tutti questi elementi hanno portato a un progressivo calo della domanda nel settore automobilistico, mentre parallelamente le **aziende cinesi** rivali hanno continuato a crescere. A causare il crollo della filiera, oltre alla crisi energetica e finanziaria e alla competizione cinese, sembrerebbero essere le stesse **regolamentazioni comunitarie**: le nuove restrizioni sulle emissioni di carbonio per le case automobilistiche in arrivo nel 2025 e l'obiettivo di passare alle auto elettriche nel 2035 hanno rappresentato una sfida per le aziende che producono motori tradizionali e spinto molti produttori a concentrarsi sulle componenti per vetture a batteria. Eppure, se da un lato l'UE non ha smesso di spingere per l'introduzione e l'adozione di auto elettriche, dall'altro il loro **costo elevato** ha continuato a limitarne il mercato, mentre i singoli Paesi hanno faticato a erogare sussidi e incentivi per le fasce di popolazione che non possono permettersi di acquistare vetture tante onerose. Tutti questi elementi messi insieme hanno provocato una **crisi nelle vendite** di quelle aziende che si sono concentrate sul mercato delle componenti per l'elettrico, a tal punto che, riporta il Clepa, nel 2024 sono andati persi 4.680 posti di lavoro legati ai fornitori di auto a batteria, a

Il settore auto in Europa ha perso 30.000 posti di lavoro nell'ultimo  
anno

fronte di 4.450 creati.

Il problema era già stato [sollevato](#) svariate volte, per giunta dagli stessi organismi interni all'Unione Europea: introdurre limitazioni che nessuno è in grado di soddisfare **non serve a niente**. Quello che invece potrebbe servire sono maggiori finanziamenti alla produzione di vetture elettriche, incentivi per la popolazione che non può permettersi questo tipo di veicoli, e investimenti mirati nell'intera filiera produttiva e di approvvigionamento, nei servizi, nelle infrastrutture, nella formazione di lavoratori qualificati, nella ricerca. In mancanza di questi elementi, **l'addio alla benzina è un miraggio**, mentre una ipotetica crisi, la cronaca di una morte annunciata: a febbraio, Forvia, un produttore di cruscotti, pannelli di porte e sistemi di scarico, ha dichiarato che entro il 2028 taglierà **10.000 posti di lavoro** in Europa, dove conta oltre 75.000 lavoratori; a ottobre, anche **Volkswagen** ha certificato la propria crisi, [annunciando la chiusura di tre stabilimenti](#) e rischiando di generare decine di migliaia di licenziamenti; a novembre, **Michelin** ha dichiarato che avrebbe chiuso due fabbriche francesi che producono pneumatici per camion e furgoni, tagliando 1.200 dipendenti; Stellantis, infine, è stata al centro di una crisi di dimensioni non indifferenti, che ha portato anche alle [dimissioni di Tavares](#), e che è stata frenata solo grazie alla [mobilitazione dei lavoratori](#).

[di Dario Lucisano]