

I giorni della Germania come superpotenza industriale stanno volgendo al termine, ha affermato Bloomberg il 10 febbraio. Questo è solo l'ultimo esempio di una serie di notizie che parlano di una ormai ex superpotenza economica in difficoltà: a metà novembre avevamo pubblicato [questo articolo](#), che parlava proprio delle difficoltà tedesche, seguito poche settimane dopo dalle affermazioni di Michael Klein, presidente dell'Associazione tedesca dell'industria della gomma (wdk), che aveva lanciato l'allarme dopo gli annunci di chiusura di fabbriche da parte di [Goodyear](#) e [Michelin](#).

L'agenzia media attribuisce la responsabilità di questo sviluppo negativo alla concorrenza degli Stati Uniti, alla crisi energetica e al calo di interesse cinese per i prodotti tedeschi. Ci sono però anche altri fattori da considerare: Michelin, che prevede di chiudere diversi stabilimenti nel paese, suggerisce che un eccesso di burocrazia stia contribuendo a rendere poco attraente la Germania come sito produttivo.

In un'intervista con [il nostro sito gemello per il mercato tedesco Reifenpresse.de](#), Markus Bast ha confermato il "massiccio impatto" sui costi di produzione di Michelin in Germania che hanno avuto la pandemia di Covid-19 prima e il conflitto in Ucraina poi. Bast, amministratore delegato e direttore delle vendite B2B per la regione DACH (Germania, Austria, Svizzera) dell'azienda, menziona l'aumento dei costi energetici, quello dei prezzi della logistica e delle materie prime e anche la crescita dei costi amministrativi e del personale. Ma non è tutto.

"In Germania ci sono anche notevoli ostacoli burocratici, che hanno un ulteriore impatto sfavorevole, sia dal punto di vista finanziario che in termini di personale. Ad esempio, il Ministero dell'Economia (il Ministero federale per gli affari economici e l'azione per il clima) vigila su circa 12.000 obblighi di rendicontazione per l'industria tedesca."

Entro la fine del 2025, Michelin chiuderà i suoi stabilimenti a Karlsruhe e Treviri, smetterà di produrre nuovi pneumatici e semilavorati a Homburg e trasferirà il centro di contatto clienti della regione DACH in Polonia. Queste misure interesseranno più di 1.500 dipendenti.

Bast afferma che gli investimenti effettuati da Michelin, azioni interne e l'impegno della forza lavoro hanno aiutato a mantenere a lungo la produzione in questi siti nonostante fattori esterni negativi. *"I nostri dipendenti possono esserne orgogliosi. Tuttavia, l'amara realtà è che tutti questi sforzi congiunti non sono più sufficienti a compensare l'aumento dei costi di produzione e la forte pressione competitiva."*

© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 02 / 2024

Costi elevati e ostacoli burocratici: Michelin e la chiusura delle fabbriche tedesche | 2