

L'inchiesta

LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE
Il Governo corre ai ripari

Venerdì il tavolo al Mise. L'Italia pronta a lanciarsi con Germania e Francia nel Progetto europeo sulle batterie
In manovra stabilizzazione dei bonus per le reti di ricarica. Dubbi sulla norma-rottamazione del decreto clima

Auto, non bastano gli incentivi Svolta con hi-tech e alleanze Ue

Carmine Fotina

Per una volta l'abusato strumento del «tavolo» governativo potrebbe preludere davvero a delle decisioni di politica industriale. L'appuntamento è per venerdì, 18 ottobre, quando il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli radunerà imprese e sindacati dell'automotive. Le aspettative sono alte perché un governo che della transizione energetica ha fatto una bandiera politica, e del rilancio dell'industria una promessa elettorale, sa di non poter sbagliare. I Cinque Stelle devono farsi perdonare 14 mesi di governo in cui la crisi strutturale dell'auto è stata sottovalutata, dal canto suo il Pd in Parlamento alzerà il pressing per correggere già con la legge di bilancio gli incentivi previsti un anno fa con il contestatissimo sistema bonus-malus. Ma la sensazione diffusa, e che sarà ribadita venerdì dai rappresentanti dell'industria, è che l'errore più grande sarebbe continuare a pensare di forzare il mercato a colpi di provvedimenti spot.

Se da un lato nella manovra di bilancio potrebbero arrivare nuovi interventi - come l'ampliamento degli attuali incentivi per elettrico e ibrido plug-in anche al gas e la stabilizzazione delle agevolazioni per le infrastrutture di ricarica anche oltre il 2021 - da venerdì in avanti bisognerà ragionare su un vero piano pluriennale che affronti le trasformazioni hi-tech del settore. Un progetto che, sebbene in netto ritardo, ci metta in scia con quanto fatto da Germania e Francia con le quali, per inciso, non guasterebbero serie alleanze industriali. Per questo è positivo che, dopo

la recente visita a Roma del ministro tedesco Peter Altmaier, l'Italia con Fca abbia qualche carta in più per giocare da co-protagonista nel grande progetto europeo (l'Ipcei, Important projects of common european interest) per la produzione di batterie a ioni di litio con il quale la Commissione vuole contrastare il dominio cinese. Significherebbe parlare di industria elettrica dell'auto in termini finalmente strategici e non di pochi punti percentuali da recuperare con incentivi improvvisati. La campagna avviata un anno fa - al netto del malus - ha dato i suoi frutti, va precisato, ma è stata lanciata nella penuria di modelli elettrici disponibili, a maggior ragione se si bada all'italianità. Fitch Solutions stima che il fondo incentivi del 2019 potrà sovvenzionare fino a 17.000 vendite di veicoli elettrici con rottamazione oppure 27.500 senza rottamazione. Le vendite di auto ricaricabili a fine 2019 saranno il doppio di quelle del 2018, ma pesando comunque al massimo il 2% del mercato. Forse non a caso Patuanelli ha parlato nei giorni scorsi di transizione tecnologica verso la mobilità a basse emissioni con una «graduale» riconversione della filiera produttiva. La norma del decreto Clima preparato dal ministro dell'Ambiente Sergio Costa, con la quale si destina il bonus rottamazione esclusivamente ad abbonamenti ai trasporti pubblici o alle biciclette e non ad auto a basse emissioni, non è stata interpretata come un buon segnale, nemmeno dallo Sviluppo economico. Proprio la gradualità dell'approccio è un tema ritenuto centrale dagli industriali, che guardano con crescente preoccupazione al -9,5% della produzione italiana



Al via indagine conoscitiva del Parlamento su transizione energetica e sviluppi tecnologici «4.0»

Nuovi interventi. Nella manovra di bilancio potrebbero essere inserite agevolazioni permanenti per le stazioni di ricarica

nei primi 8 mesi del 2019 (segno negativo che perdura dall'ultimo trimestre 2018). Il piano per la transizione parte da oltre il 30% di vetture circolanti ante Euro 4 e da obblighi europei che danno ancora qualche anno di respiro, con l'obbligo del 50% di nuove vetture elettriche vendute fissato al 2030. Offerta e domanda di mercato, in altre parole, andrebbero allineate con saggezza.

Da venerdì si entrerà anche nel vivo del Libro bianco preparato da Confindustria, con il contributo centrale dell'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica. Paolo Scudieri, che ne è il presidente, chiama a un'«azione coesa pubblico-privati a supporto di un settore la cui importanza per il paese, con l'indotto parte rilevante, finalmen-

te è in primo piano. Trazioni alternative, sicurezza, leggerezza, riciclabilità dei componenti, auto senza conduttore sono solo alcune delle sfide tecnologiche che ci impegnano». E sulle implicazioni hi-tech dell'«Auto 4.0» si concentrerà anche l'indagine conoscitiva che la Camera, partendo dalla commissione Attività produttive, è pronta ad avviare. Gianluca Benamati, vicepresidente Pd della commissione e tra i promotori dell'indagine, lascia capire quale sarà il confine invalicabile: «La transizione verso la mobilità sostenibile - che coinvolge veicoli pubblici, privati e modelli di car sharing - dovrà in ogni caso avere anche la caratteristica di una forte equità sociale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CASO/1

Euro-Group accelera grazie all'e-mobility

Un gruppo da più di 400 milioni di euro di fatturato, circa duemila addetti e 320 mila tonnellate di acciaio a uso elettrico lavorato in un anno. La milanese Euro-Group Laminations (Barranzate) produce componenti per motori elettrici e generatori. In particolare statori e rotor. Da qualche anno è diventata la numero 1 al mondo nel suo settore e con i suoi 12 stabilimenti copre i mercati principali, dall'Europa alla Cina. Una realtà con 52 anni di esperienza in settori molto diversi compresa l'automotive che ora è in piena corsa nella transizione dai motori tradizionali a quelli elettrici.

Nel 2016 hanno vinto la commessa per fornire al leader mondiale di auto elettriche i componenti per un nuovo veicolo, racconta Marco Arduini, ceo del gruppo, e da allora non si sono più fermati. «Questa esperienza - spiega - ci ha dato la possibilità di sviluppare una tecnologia molto innovativa e unica nel mercato». Di lì a poco è arrivata Volkswagen che li ha scelti prima in Cina per la piattaforma E-traction e poi in Europa come unico fornitore per la piattaforma Meb, poi Magneti Marelli per i motori della prima Porsche elettrica, Ford, LG per GM. «Abbiamo in tasca ordini per oltre 1,4 miliardi di euro da realizzare nei prossimi 6-7 anni», numeri che promettono di cambiare la fisionomia di Euro-Group Laminations che sta realizzando un piano per incrementare la capacità produttiva e il proprio capitale per sostenere gli investimenti.

—Filomena Greco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CASO/2

Il gruppo Seri punta sul Progetto Lito

Con il Progetto Lito punta a diventare la prima azienda produttrice in Europa di celle al litio per accumulatori per trazione e storage. L'auto elettrica sarà il prossimo step. Il gruppo casertano Seri Industrial spinge l'acceleratore sulla frontiera della mobilità elettrica: il piano da 55 milioni - sostenuto anche da Invitalia - per il rilancio dello stabilimento di Teverola è alle battute finali. «Abbiamo formato 75 addetti ed entro l'anno inaugureremo lo stabilimento ex Whirlpool» racconta Marco Civitillo, uno dei soci del gruppo. «La filiera in Italia è in ritardo sulla mobilità elettrica rispetto al resto del mondo - ammette - ma con questo investimento saremo il primo player in Italia nella produzione di celle al litio attualmente acquistate in Cina e Corea».

Le applicazioni Industrial rappresentano il primo passo, con l'obiettivo, spiega Civitillo, «di arrivare ad una produzione annua pari a 300 megaWatt». L'automotive è invece «l'opportunità a cui puntiamo nell'ottica di partecipare a progetti di sviluppo europei». Ci vorrà più tempo ma un progetto industriale già c'è: una Giga Factory che possa produrre 2 gigaWatt all'anno di celle al litio, più innovative rispetto alle attuali e con una tecnologia consolidata per il riciclo del materiale esausto».

—F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Draghi, falchi e colombe

Il libro ricostruisce gli otto anni di Mario Draghi alla guida della Banca centrale europea (Bce). Otto anni sempre sotto i riflettori, decisivi per l'economia dell'Europa e dell'Italia. Mario Draghi ha innovato la politica monetaria, ha portato l'Europa nel mondo dei tassi negativi e del quantitative easing e ha gestito con grande abilità il board della Bce, sempre diviso tra falchi e colombe sulla condotta ottimale da tenere.

In gioco c'è lo stesso destino degli strumenti di politica monetaria, della fiducia nella moneta e del ruolo dei banchieri centrali. È anche questa l'eredità che Draghi lascia a Christine Lagarde alla guida della Banca centrale europea.



L'Euro è irrevocabile

Mario Draghi
6 Febbraio 2017



oltre al prezzo del quotidiano. L'offerta è valida fino al 5 novembre

DAL 6 OTTOBRE IN EDICOLA CON IL SOLE 24 ORE A € 12,90*



Ordina la tua copia su Primaedicola.it e ritira, senza costi aggiuntivi né pagamento anticipato, in edicola.



In vendita su Shopping24 offerte.ilssole24ore.com/draghi

ilssole24ore.com