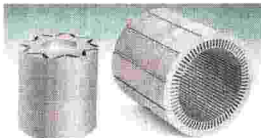


INTERVISTA

PARLA SERGIO IORI, PRESIDENTE DI EURO GROUP LAMINATION AZIENDA LEADER NEL MONDO NELLE COMPONENTI CHIAVE PER COSTRUIRE I MOTORI E I GENERATORI DEI MODELLI "BEV"

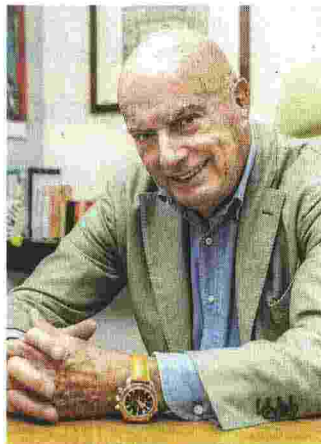
ELETTRICHE D'ITALIA



I componenti del motore realizzati in Italia



La Taycan, prima Porsche elettrica: potente, veloce, lussuosa



Il presidente dell'azienda, Sergio Iori

vera valanga. Nel nostro Paese si vede meno, perché ci sono poche colonnine e le infrastrutture sono ancora in fase di crescita. Ma è chiaro che aziende che hanno investito sull'elettrico 37 miliardi per i prossimi tre anni non stanno certo scherzando. Anche se, bisogna ammetterlo, nel consumatore c'è oggi un certo disorientamento all'atto di acquistare un'auto nuova».

Voi comunque siete attivi anche in altre applicazioni usate nelle auto?

«Certo, oggi l'auto pesa per circa il 40 per cento, magari salirà ancora di un 15 per cento. Il resto rimarrà nei campi più tradizionali. Tra l'altro sulle auto elettriche molti altri componenti idraulici o pneumatici diventeranno elettrici, come il servosterzo ad esempio, e noi siamo presenti anche in quel campo. Ma anche prima che si parlasse di motore per trazione, noi eravamo presenti nel campo dei componenti elettrici automobilistici. Un esempio? Tergicristalli, alzacristalli, movimentazioni specchietti o sedili, motori per l'Abs e via dicendo. Su un'auto Premium oggi ci sono oltre 100 piccoli motori elettrici. In più siamo presenti anche tra quei costruttori che realizzano auto ibride».

Che ruolo pensa possano avere le auto ibride nel panorama dei prossimi anni?

«Il governo britannico ha appena annunciato che dopo il 2030 non si venderanno più auto con moto-

ri endotermici. Nel frattempo, ovunque nel mondo, le auto ibride sono un'ottima soluzione verso il cosiddetto "full-electric". Noi, per quanto attiene l'ibrido, forniamo la Marelli, che a sua volta fornisce la Fca, e Bosch per altre case automobilistiche».

Le piace guidare le auto elettriche?

«All'inizio ho provato due sensazioni contrastanti. Mi piace il rosso su un'auto costruita in Italia, dalle parti di Modena, e vedere che un'auto elettrica può batterla in accelerazione... Però è stato entusiasmante, anche se un po' mi ha lasciato sconcertato. Guidare una sportiva delle nostre fa salire l'adrenalina anche per la "musica" che arriva dal motore, tant'è vero che in Porsche stanno pensando di sonorizzare l'andatura elettrica. Dal punto di vista industriale noi pensiamo solo dire ben venga l'auto elettrica, dal punto di vista affettivo e romantico pensare che saranno forse accantonate le supercar classiche può mettere tristezza. Ma penso che anche queste grandi case avranno qualcosa in mente al riguardo».

Come vede, in generale, il momento del settore automotive?

«Questa domanda porta il discorso su una notizia che rendo pubblica volentieri. Noi due anni fa abbiamo iniziato la ricerca di un partner finanziario industriale, per sostenere i grandi investimenti che richiedono i contratti a cinque-sette anni con le case automobilistiche. L'8 settembre TKO Capital è entrata nella nostra compagine sociale, apportando dei capitali e rilevando il 30% del nostro gruppo. Questo ci rafforza e ci permetterà di attuare il nostro programma di sviluppo per i prossimi anni».

©IPRODUZIONE RISERVATA



IL FUTURO? SE CASE COSÌ IMPORTANTI INVESTONO 37 MILIARDI QUALCOSA SIGNIFICA

OTTAVIO DAVIDDI

Il momento che vive l'economia mondiale non è dei più facili e l'industria dell'auto non costituisce un'eccezione. In questo quadro, però (e per fortuna) c'è chi crede nell'investimento, nella crescita e nel futuro. Anche in Italia, dove pure le prospettive sono tutte da rivedere. Questo è il caso di un'azienda dell'indotto del motore elettrico per la trazione, che ha scelto di condividere la forte scommessa che sta coinvolgendo l'intero comparto dell'automotive. Esoprattutto, il mondo intero. Si tratta di Euro Group Laminations, che ha sede a Baranzate alle porte di Milano ed è leader mondiale nella produzione dei due componenti (lo statore e il rotore) che costituiscono la base nella costruzione di ogni motore elettrico o generatore elettrico. L'azienda produce, tra l'altro, per la piattaforma MEB del gruppo Volkswagen (la base di tutte le elettriche del gruppo tedesco) nonché il "cuore" della Porsche Taycan. Le percentuali di auto elettriche o elettrificate sono destinate a crescere e la Euro Group Laminations ha scelto di schierarsi a fianco dei grandi giocatori del settore. Ne parla il fondatore, Sergio Iori, oggi presidente del gruppo.

Come e quando nasce la vostra azienda?

«La nostra azienda nasce nel 1967 quando io personalmente vengo invitato a dirigere insieme a due cugini una piccola azienda artigiana di 6 operai e un preesistente titolare. In 53 anni siamo cresciuti sino ad essere oltre 2 mila persone. E siamo la più grossa realtà mondiale in termini di

fatturato e di tonnellate di acciaio trasformato, oltre 300 mila tonnellate l'anno. Qualcosa che all'inizio non era nemmeno pensabile nei nostri programmi. Il lievito di questa crescita era, allora, nella grande "fame" che avevamo in quel periodo. Per riassumere: avevamo i denti e non il pane. E poi la giusta sana ambizione che ci animava, sempre tenendo i piedi per terra».

Quali sono stati i passaggi chiave della vostra crescita?

«Ne individuo tre: tra il 1967 e il 1980 diventiamo la prima azienda italiana del settore, una nicchia, nella quale noi forniamo tutti i produttori di motori elettrici. Il secondo passaggio è stato tra il 1980 e il 2000, quando abbiamo acquisito tra i nostri clienti una multinazionale come Bosch e siamo cresciuti sino a diventare la prima azienda del settore in Europa; l'ultimo salto, grazie anche alla stessa Bosch, è stata l'internazionalizzazione, cominciata con l'espansione in Nord America. Siamo nel 2006,



SIAMO ANCHE IN MESSICO E NEGLI USA, CHIAVE PER ESSERE "PLAYER" GLOBALI

100
Motori elettrici sono oggi su un'auto Premium, non solo per il sistema di trazione

30
per cento di quote cedute al fondo TKO per finanziare la crescita negli anni a venire

40
per cento dell'attività dell'azienda arriva dall'auto, un altro 15 può arrivare in futuro

30
mila tonnellate di acciaio l'anno trasformate per produrre le parti dei motori elettrici

e quell'ultimo passaggio fu la chiave per diventare un player mondiale. Siamo partiti dal Messico e siamo arrivati negli Stati Uniti. Poi abbiamo dato vita a una grossa operazione con grandi aziende giapponesi come Misi e Kuroda».

Quanto è stato importante arrivare negli Stati Uniti?

«È stato decisivo, perché potevamo entrare in contatto anche con una grande azienda del settore auto. Fummo scelti noi dopo cinque mesi di trattative in competizione con le aziende leader al mondo nel nostro stesso settore».

Poi arrivò la Volkswagen.

«Sì, circa sei mesi dopo questa nostra impresa fummo contattati dalla Volkswagen, che ci passò un ordine per statori e rotoroli destinati a modelli prodotti in Cina, una realtà per loro molto importante, visto che il 40 per cento delle loro auto è venduta sul mercato cinese. Una casa come la Volkswagen intende produrre percentuali tra il 15 e il 20 per cento, in versione elettrica entro il 2030. Oggi la Volkswagen è conosciuta per il lancio della piattaforma MEB, sulla quale sono basati gran parte dei modelli elettrici dell'intero gruppo tedesco. Nel 2025, a regime, sono previsti un 1 milione e 300 mila "pacchi" (statoro e rotore), per motorizzare 1 milione e 300 mila vetture l'anno».

Alla luce di questi numeri, e guardando anche dal vostro punto di vista, secondo lei l'elettrico è destinato ad una grande diffusione?

«Secondo me è come una palla di neve che scendendo a valle diventerà una