

Gli effetti della transizione elettrica

La sfida più dura dell'automotive “Incentivi per la ricerca e le fusioni”

PAOLO POSSAMAI

Le imprese che producono componenti meccanici devono riconvertirsi per non essere tagliate fuori dal mercato. Così, mentre aspettano risposte dal governo, hanno iniziato a muoversi. Ecco come

“Inseguire le multinazionali con le valigie in mano e tentare di gestire una dopo l'altra le crisi aziendali che inesorabilmente si apriranno non è il modo per salvaguardare un patrimonio enorme come è la galassia delle imprese dell'automotive. Rischiamo la desertificazione”. **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica**, che nei giorni scorsi ha firmato con i sindacati una lettera in cui viene chiesta al premier Mario Draghi una convocazione urgente, in testa a ogni riflessione pone una serie di numeri: in Italia il settore genera un fatturato di 93 miliardi di euro, pari al 5,6% del Pil, realizzando il 7% delle esportazioni metalmeccaniche, per un valore di 31 miliardi. Nel solo comparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre duemila imprese e 180 mila lavoratori. Di questi, 63 mila saranno esuberanti tra il 2025 e 2030. All'origine del sistema annunciato, il fatto che l'Ue ha previsto entro il 2035 lo stop alla vendita di nuove auto che producono emissioni di carbonio, decisione confermata anche dal governo italiano.

«Non capisco e non condivido che il legislatore imponga la tecnologia elettrica, dovrebbe invece stabilire la neutralità tecnologica fermo rimanendo l'obiettivo dell'abbattimento dell'impatto ambientale», dice **Andrea Pontremoli**, ceo di Dallara. Concetto che ripetono in coro gli operatori della filiera. Tant'è che **Federmeccanica** chiede al governo di rinegoziare con l'Ue la scelta secca sulle auto elettriche,

aprendo per esempio alle ibride.

Di più. **Federmeccanica** con i sindacati chiede politiche industriali mirate: favorire fusioni e aggregazioni in modo da costruire campioni nazionali capaci di realizzare progetti integrati; promuovere formazione che generi nuove competenze; trattenere le multinazionali. E dunque incentivi immaginati più sul lato della fabbrica che su quello della commercializzazione.

E se nulla accadesse e le previsioni univoche pro auto elettrica fossero mantenute? «A fronte di questo orizzonte stretto qualche imprenditore sta provando a reinventarsi e altri cercano di vendere l'azienda» sintetizza **Visentin**. Proviamo allora ad ascoltare la voce di qualche impresa. Ma con alcune premesse. I numeri della produzione mondiale di auto sono passati dai 91 milioni di veicoli venduti nel 2019 ai 72 nel 2020, ai 75 nel 2021, agli 83 previsti per quest'anno. Sopra i 90 le statistiche potrebbero tornare nel 2023, ma con un mercato largamente stagnante in Europa. E inoltre le auto elettriche avranno tra il 60 e l'80% di componentistica in meno.

«La contrazione della produzione sarà concentrata in Europa, ne discende la necessità di uno sguardo davvero globale. A me appare necessario un consolidamento tra i produttori di componentistica, ma non limitandosi al tessuto italiano e avendo l'ambizione di aggregazioni all'estero», sostiene **Stefano Serra**, amministratore delegato di Teseo (Eiffage Group), pioniere nelle tecnologie Emc (compatibilità elettromagnetica).

La transizione a tappe forzate espone l'industria a uno dei periodi più complicati della sua storia. Così **Diego Andreis**, ceo di Fluid-o-Tech, ritiene «indispensabile e urgente» che il governo sostenga le filiere sulle batterie di nuova generazione, sull'idrogeno fuel cell, sulla gestione termica delle batterie, sulla guida autonoma. Prevedendo «incentivi per rendere queste filiere più forti e scalabili», dice Andreis. Che da imprenditore non aspetta le risposte di Roma e dice di avere in corso «una scommessa di riconversione di capacità sulla mobilità elettrica, sulla

guida autonoma, sull'idrogeno e sulle stazioni di ricarica, sapendo che sono sfide molto impegnative. In qualche caso lavoriamo da soli, in altri in partnership per integrare competenze e tecnologie. E in parallelo sviluppiamo mercati fuori dall'ambito della mobilità». Non parliamo di un colosso, ma della classica multinazionale tascabile italiana, che esporta oltre tre quarti del prodotto, con ricavi 2021 attorno a 110 milioni, in linea con il periodo pre pandemia («ma il 2022 si presenta con una crescita a doppia cifra»). Il 17% dei dipendenti di Fluid-o-Tech sono nella ricerca e sviluppo, che vale dal 4 al 7% dei ricavi a seconda delle annate. «Nella tua macchina fai battere un cuore italiano», dice il claim del manifesto dietro alla scrivania di Andreis, secondo il quale «chi crede nel futuro si individua da quanto investe e fa ricerca».

E allora, secondo questo criterio, il catalogo resta ricco. Per esempio, **Alkeemia** - di recente avviata al petrochimico di Marghera - si candida per bocca del suo amministratore delegato Lorenzo Di Donato a «diventare uno dei maggiori produttori europei di sali di litio. Dal 2025 ci metteremo in testa alla catena di produzione di batterie di ultima generazione. Noi ci crediamo e ci saremo». Stesso refrain di Massimo Betto, presidente di Tmb, fornitore di componentistica di precisione in alluminio per tutte le grandi case tedesche da Porsche in giù, secondo il quale «la stima resta a crescere anche quest'anno del 30% a valle di investimenti costanti in tecnologie e innovazione».

E una casa all'avanguardia come Dallara cosa vede dinanzi a sé? «Non sono preoccupato per noi - risponde Pontremoli - perché sta esplodendo il business legato agli studi sull'aerodinamica e su motor sport. Ma sento la responsabilità, assieme a Ferrari, Lamborghini, Ducati, Maserati di far crescere la nostra Motor Valley, una filiera di 16.500 aziende eccellenti disseminate in un arco di 100 chilometri. Non ce la può copiare nessuno, come possiamo pensare di buttarla via?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



I numeri

L'IDENTIKIT DELLA FILIERA AUTOMOTIVE
LE CIFRE DELLE OLTRE DUEMILA AZIENDE MANIFATTURIERE DEL SETTORE



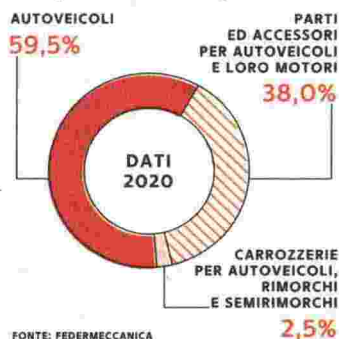
2.167
fabbriche



178.000
occupati
totali

■ EXPORT	31,4 mld €
■ IMPORT	32,1 mld €
■ SALDO	-0,7 mld €
■ QUOTA EXPORT SUL FATTURATO	50,9%
■ INCIDENZA DELLE ESPORTAZIONI METALMECCANICHE	15,5%

Composizione dell'export



93

MILIARDI DI EURO

Il fatturato del settore automotive in Italia, pari al 5,6% del Pil

L'opinione

In Italia sono a rischio 63 mila posti di lavoro, mentre il consolidamento del settore deve guardare anche oltre confine. Intanto le imprese, da Marghera a Milano, stanno investendo sulle nuove tecnologie

1 Un'immagine dello stabilimento Fluid-o-Tech di Corsico, nei pressi di Milano