

La filiera dell'auto elettrica si prepara a decollare Ecco le gigafactory italiane

Due mega impianti, in Molise e in Campania, sono già finanziati anche con ingenti fondi pubblici. Il terzo, in Piemonte, è tuttora in cerca di investitori. Si punta a portare nella Penisola altri pezzi della catena di produzione delle batterie per veicoli sostenibili

JACOPO ORSINI

S

aranno almeno due in Italia nel giro di pochissimi anni le fabbriche da cui usciranno batterie per veicoli elettrici. Sono i primi anelli della futura filiera dell'auto green tricolore. Un settore non solo all'avanguardia dal punto di vista tecnologico ma indispensabile per rimpiazzare il comparto della componentistica delle quattroruote tradizionale destinato al declino, insieme a tutti i suoi posti di lavoro, con la messa al bando dei motori a benzina e diesel nel prossimo decennio. La mappa delle gigafactory della Penisola per ora pende verso il Sud. Gli impianti già in cantiere sorgeranno infatti a Termoli, in Molise, dove la Fiat oggi Stellantis dal 1972 produce motori, cambie trasmissioni per le sue macchine, e a Teverola, in Campania, nei capannoni dove una volta si fabbricavano le lavatrici Indesit.

LACATENA

Il cuore della tecnologia delle batterie per il momento comunque resta in Asia, soprattutto in Cina, che ha in mano la catena di questa industria. Dai minerali al prodotto che viene caricato sulle auto. Se si esclude l'estrazione dei metalli che servono per costruire le batterie, e che ovviamente si può fa-

re solo dove ci sono le miniere, ci sono altre parti di questa produzione, come la raffinazione delle materie prime e la costruzione delle celle, che invece potrebbero essere sviluppati nella Penisola. «È necessario portare in Italia anche altri pezzi della filiera non solo gli assemblatori», spiega Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, l'associazione dei costruttori di auto italiani. «Visto che nei prossimi anni ci sarà un consumo enorme dobbiamo occuparci di questo aspetto o rischiamo di rimanere dipendenti».

C'è poi il problema della riconversione di tutta la componentistica dell'auto con il motore a scoppio. Chi costruisce serbatoio o marmitta inevitabilmente avrà sempre meno commesse con la transizione all'elettrico. Un processo che ora la guerra in Ucraina potrebbe anche accelerare. Per questo l'Anfia chiede al governo di fare la sua parte e di finanziare progetti di riconversione industriale delle aziende. Una strategia su cui anche il sindacato concorda. «Il motore elettrico assorbe meno manodopera», sottolinea Ferdinando Uliano, segretario nazionale della Fim-Cisl. «Serve un fondo per attivare un processo di reindustrializzazione della componentistica. Vanno bene le batterie ma bisogna guardare anche alle altre componenti del futuro: la connettività, la guida autonoma e la digitalizzazione».

Per l'uliano un pezzo devono farlo i privati e un pezzo lo Stato. Lo schema, insiste, deve essere quello usato per Termoli. «Bisogna accompagnare il processo altrimenti le aziende rischiano di chiudere».

La Automotive Cells Company (Acc), società che ha come azionisti Stellantis, Mercedes e TotalEnergies, intende trasformare lo stabilimento della casa automobilistica italiana nese in provincia di Campobasso in un nuovo impianto dedicato alla produzione di batterie. La spesa prevista è di quasi 2 miliardi e mezzo,

con un intervento dello Stato di oltre 360 milioni fra contratti di sviluppo e agevolazioni fiscali. A regime nel 2030, secondo le stime ancora molto dipendenti da come si svilupperà il mercato, i posti di lavoro dovrebbero essere circa 2mila. La fabbrica - che servirà gli stabilimenti del gruppo di Melfi, Pomigliano e Caserta - sorgerà su una superficie di 1,2 milioni di metri quadrati e avrà una capacità di 40 Gw, corrispondenti a diverse centinaia di mi-

gliaia di batterie l'anno. «L'investimento conferma il ruolo dell'Italia nel sostenere la trasformazione di Stellantis in un'azienda di tecnologie dedicate alla mobilità sostenibile», ha detto l'amministratore delegato del gruppo, Carlos Tavares. «Lo Stato c'è e il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti - l'attuale insediamento produttivo di Termoli, "destinato a morire" con la fine del motore endotermico, si ricicla con questa produzione».

A Teverola, vicino a Caserta, la Seri Industrial, azienda fondata nel 1999, quotata in Borsa a Milano e oggi specializzata nella produzione di batterie al piombo e al litio, ha ottenuto invece un finanziamento pubblico di 417 milioni che coprirà interamente l'investimento previsto. I soldi arriveranno attraverso il fondo Ipcei (sigla che significa «Importanti progetti di comune interesse europeo»), lo strumento del governo pensato per sostenere i piani di «innovazione radicale e di grande rilevanza tecnologica e produttiva» delle aziende italiane. In questa fabbrica, che dovrebbe essere operativa nella seconda metà del 2024, verranno prodotti sistemi per far viaggiare veicoli elettrici (ma non le auto, esclusa forse qualche macchina di lusso).

Gli apparecchi sfornati in Campania alimentano infatti con energia green veicoli commerciali, bus, carrelli elevatori e macchine per il movimento terra. Nell'impianto, oltre alla produzione, ci sarà anche una linea pilota per il riciclo delle batterie e dei metalli presen-

ti al loro interno.

I FONDI

Oltre a quelli di Termoli e Teverola in Italia potrebbe nascere anche una terza gigafactory. A Scarmagno, poco lontano da Torino, negli stessi spazi dove c'era una volta l'Olivetti, lo svedese Lars Carlstrom con la sua Italvolt sogna infatti di far nascere un'altra fabbrica di batterie. L'imprenditore ha già siglato un accordo con la società immobiliare Prelios per l'acquisto di una superficie complessiva di un milione di metri quadrati su cui costruire un impianto con una capacità di 45Gw. L'obiettivo è avviare la produzione nel 2024 e creare 3mila posti di lavoro. L'investimento previsto è di 3,4 miliardi ma i soldi per ora restano nel cassetto. «Il nostro piano di finanziamento prevede una serie di fonti, tra cui fondi pubblici, prestiti bancari, fondi di investimento, private equity, venture capital», dice Carlstrom senza però fare nomi. «L'interesse della comunità finanziaria per progetti di mobilità elettrica e di green industrialization è particolarmente forte e sono numerose le risorse finanziarie disponibili», aggiunge citando le partnership siglate con Abb (elettrificazione), Tüv Süd (certificazione) e American Manganese (riciclo delle batterie). Il mercato è promettente - in Italia si prevede di arrivare a vendere quasi 630 mila auto elettriche e ibride nel 2030 dalle 209 mila di quest'anno - e la speranza di Carlstrom è di poter contare anche sull'arrivo di un po' di soldi pubblici. Ma resta da vedere se gli investitori ci raderanno.

© EPIC/OLIVETTI/ARREPIVATA



Il progetto della gigafactory Italvolt a Scarmagno, in provincia di Torino: l'impianto sorgerà nell'ex area Olivetti ed entrerà in funzione nel 2024

Gli impianti progettati in Italia



Nel 2030 si prevede che le vendite di e-car nella Penisola arriveranno a sfiorare quota 630mila unità dalle circa 209mila stimate per quest'anno