

Dal Recovery 10 miliardi all'auto per rilanciare volumi e filiera

Industria

Stellantis valuta di spostare la produzione di Maserati da Grugliasco a Mirafiori

Una partita che si gioca su più fronti e che ha una doppia valenza: governare la transizione tecnologica che sta attraversando l'automotive e mantenere volumi che garantiscano sopravvivenza e competitività delle filiere. Il Pnrr avrà un peso perché da qui al 2026 mette a disposizione, come stimato dall'Anfia, circa dieci miliardi come risorse dirette. Importi a cui si aggiungeranno parte delle risorse stanziare per Transizione 4.0 di cui beneficerà anche il settore automotive.

Caprino, Giardino e Greco

— a pag. 12

Auto, 10 miliardi di fondi Pnrr per salvare volumi e filiera

Target 1 milione di veicoli. Le stime Anfia al 2026: in arrivo 3,6 miliardi solo per sviluppo tecnologico. Accelerano i riassetto: Stellantis valuta il trasferimento di produzioni Maserati da Grugliasco a Mirafiori

Filomena Greco

Una partita che si gioca su più fronti e che ha una doppia valenza: governare la transizione tecnologica che sta attraversando l'automotive e mantenere volumi che garantiscano sopravvivenza e competitività delle filiere. Il Pnrr avrà un peso perché da qui al 2026 mette a disposizione, come stimato dall'Anfia, circa dieci miliardi come risorse dirette. Importi a cui si aggiungeranno parte delle risorse stanziare per Transizione 4.0 di cui beneficerà anche il settore automotive. A cosa serviranno? Ad accele-

rare lo sviluppo di tecnologie come lo Smart Grid (3,6 miliardi), rinnovare la flotta di mezzi di trasporto pubblico (3 miliardi), sostenere ricerca e sviluppo per l'idrogeno. Nella dote del Pnrr c'è anche il miliardo destinato a «Rinnovabili e batterie» che potrebbe essere riservato al progetto della Gigafactory di Stellantis. Su questo fronte c'è un dialogo aperto tra il Governo e il Gruppo nato dalla fusione di Fca e Psa, così come su produzione e occupazione, in vista del futuro piano industriale. Anticipato in parte dall'accordo sullo stabilimento di Melfi, dove nascono le Jeep Renegade e Compass e le Fiat 500 X, che prevede la produzione dal 2024 di quattro modelli elettrici

su una delle nuove piattaforme che il Gruppo sta sviluppando.

Guarda alle nuove tecnologie e alla mobilità del futuro la lista di misure finanziabili con Pnrr, ma non accompagna abbastanza la transizione tecnologica in corso. Almeno secondo la lettura dell'Associazione a cui fanno capo le imprese della filiera automotive. Alla proposta italiana manca uno schema stabile di misure a sostegno del rinnovo della flotta, per la diffusione di autovetture ibride o elettriche, oltre che a favore dei commerciali ad alimentazione alternativa. L'idea è quella di un impianto di incentivi pluriennale che possa accompagnare la transizione all'elettrico del parco

circolante. Gli interventi poi a sostegno delle infrastrutture di ricarica – il Governo ci mette 750 milioni – è considerato insufficiente. Secondo l'Osservatorio europeo sui combustibili alternativi, dice l'Anfia, l'Italia è al 16° posto in Europa per punti di ricarica pubblici ogni cento chilometri. Manca poi una specifica disposizione e una tariffa su misura per la ricarica pubblica dei veicoli elettrici.

La produzione media di autovetture in Italia ha oscillato negli ultimi anni tra il mezzo milione e le 750mila unità, picco raggiunto soltanto nel 2017. Un trend che fa dell'Italia il settimo produttore di auto in Europa, dietro a Germania, Spagna, Francia, Repubblica Ceca, Regno Unito e Slovacchia. La soglia dei volumi sale se si considera la produzione di commerciali leggeri – tra le 250mila e le 300mila unità – che ha permesso di raggiungere e superare il milione di unità prodotte tra 2016 e 2017. Mettere in sicurezza la filiera automotive significa raddoppiare la quantità di autovetture prodotte in Italia e passare da 500mila a un milio-

ne. Questa la stima che arriva dall'indotto auto. Nello scorso decennio la produzione di autovetture si è ridotta del 41% rispetto al periodo precedente, aprire una discussione sui volumi significa provare a invertire la rotta a fronte del ridimensionamento della produzione italiana di autoveicoli, passata da 1,7 milioni di unità a fine anni Novanta fino a quota 889mila tra 2010 e 2019. L'interlocuzione con il Governo si è aperta e verte sostanzialmente su due piani come spiega il viceministro allo Sviluppo economico Gilberto Pichetto: «Da un lato le valutazioni sulla situazione attuale in vista del prossimo piano industriale di Stellantis, delle esigenze di riorganizzazione e ristrutturazione e delle situazioni contingenti come la crisi dei microchip, dall'altro le azioni da mettere in campo per attuare la politica dei tagli delle emissioni di CO2 definita dall'Ue al 2030 e poi al 2050».

Il piano industriale di Stellantis arriverà tra qualche mese ma nel frattempo l'intervento di razionalizzazione sui costi voluto dal ceo Carlos Tavares pro-

duce i primi effetti. Dopo le novità su Melfi tocca allo stabilimento di Grugliasco. Entro dicembre la linea di assemblaggio dei due modelli Maserati, Ghibli e Quattroporte, potrebbe trasferirsi a Mirafiori dove nel 2022 sarà avviata la produzione delle "storiche" Gran Cabrio e Gran Turismo in versione full electric, accanto alla 500 Beve e alla Maserati Levante in produzione. Nel plant di Grugliasco il problema dei volumi dimezzati incrocia con il tema del costo medio per unità prodotta, che risulta doppio rispetto a Mirafiori. «Non abbiamo mai detto che Grugliasco deve chiudere – sottolinea Davide Provenzano, segretario della Fim Cisl di Torino – ma abbiamo posto un problema di tutela dei 1.300 addetti di Grugliasco e che sono stati in cig a zero ore per tutto il mese di maggio. Quando Stellantis avvierà la produzione dei modelli Maserati full electric dovrà assumere oppure impiegare personale già qualificato come gli addetti di Grugliasco». Per ora nulla è stato confermato ufficialmente, ma il tema dei costi dal punto di vista sindacale è «esplosivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

-41%

CALO PRODUZIONE DEL DECENNIO

Mettere in sicurezza la filiera automotive significa raddoppiare la quantità di autovetture prodotte in Italia e passare da 500mila a un

milione. Questa la stima che arriva dall'indotto auto. Nello scorso decennio la produzione di autovetture si è ridotta del 41% rispetto al periodo precedente

