

Rischio elevato per le imprese, il 70% specializzato nei motori

Automotive

Anfia: servono misure alle aziende per accelerare la riconversione industriale

Filomena Greco

TORINO

L'Europa, dunque, chiude il cerchio sulla decarbonizzazione del settore auto e sulla riduzione di emissioni di CO₂ per auto e furgoni, fissata al 100 % nel 2035. «Si tratta dell'obiettivo più ambizioso al mondo» commenta l'industria dei componentisti auto rappresentata in Europa da Clepa. Una strategia che però non avrà successo, aggiungono, «se non sarà accompagnata da politiche per garantire infrastrutture di ricarica e rifornimento, energia verde, accesso alle materie prime e una transizione giusta». L'Italia, in questo contesto, mette in gioco un pezzo importante della sua industria automotive visto che oltre il 70% delle imprese del settore vanta una forte specializzazione proprio sui motori tradizionali, a gasolio e a benzina.

L'Anfia, a cui aderiscono le aziende della filiera automotive italiana, parla della necessità di «un rapido ed effettivo cambio di passo» per l'industria auto Made in Italy ma, contemporaneamente, chiede al nuovo Governo di riaprire la discussione «per identificare ulteriori strumenti volti ad ampliare le possibilità delle imprese di avviare investimenti e riconversioni produttive, negoziando nuovi strumenti a Bruxelles, se necessario». Il tema dunque è la

riconversione industriale di circa 500 aziende, con un impatto negativo potenziale su oltre 70mila addetti. E la necessità di correggere il tiro sul Piano Auto messo in campo dal Governo Draghi. «I target sono ormai definitivi e sono molto ambiziosi - sottolinea Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia - a questo punto serve aumentare l'efficacia degli strumenti di riconversione a disposizione delle aziende». Il riferimento è ai Contratti di sviluppo, che hanno una soglia di ingresso a 20 milioni di euro, che finisce per escludere le imprese più piccole. «Sarà inoltre necessario - aggiunge Giorda - proporre a Bruxelles strumenti in deroga e misure eccezionali per affrontare i prossimi anni, che saranno molto difficili».

Nella partita della riconversione industriale entrano non soltan-

RICONVERSIONE

La sfida industriale

Per l'Italia lo stop ai motori endotermici al 2035 significa affrontare la riconversione industriale di almeno 500 aziende con potenziali ricadute negative su oltre 70mila addetti. La produzione di motori - circa 650mila all'anno, in calo di circa 300mila unità rispetto al 2019 - e la filiera legata a trasmissioni e sistemi di raffreddamento contribuisce in maniera importante al buon andamento delle esportazioni italiane e al saldo positivo della bilancia commerciale

to le gigafactory ma l'intera filiera delle batterie per veicoli elettrici, a cominciare dal trattamento termico e chimico dei precursori per trasformarli in catodi/anodi, «ad oggi una prerogativa quasi unicamente cinese» mette in evidenza l'Anfia. La dipendenza dell'Europa dalla Cina, dunque, riguarda sì le batterie ma anche tutte le lavorazioni collegate all'estrazione dei metalli e alla loro raffinazione.

Nell'arco del prossimo decennio, l'industria automotive italiana dovrà dunque modificare in maniera decisa il mix produttivo che oggi conta su una produzione media di circa 650mila motori all'anno - in calo di circa 300mila unità rispetto al 2019 ma comunque con volumi importanti - che contribuisce in maniera decisa alle esportazioni di componenti (oltre 40 miliardi) dall'Italia verso Europa e resto del mondo, con un saldo della bilancia commerciale che oscilla tra i 5 e i 6 miliardi ogni anno.

Per ora le imprese del comparto, dai Tier1 che lavorano a stretto contatto con le case produttrici, fino a sistemisti e specialisti, si portano a casa l'impegno dell'Europa sulla revisione del testo al 2026, mentre resta sbarrata la possibilità per i produttori di sviluppare carburanti sintetici o biofuel. A questo punto servirà che l'Europa ratifichi formalmente l'accordo, poi il Regolamento potrà entrare in vigore. Il passo successivo sarà invece l'adozione della proposta di standard di riduzione di CO₂ per gli autocarri, di cui si inizierà a discutere nelle prossime settimane. L'industria torna a chiedere, anche in questo caso, un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico per decarbonizzare i truck.

© RIPRODUZIONE RISERVATA