

A RUOTA LIBERA

L'INTERVENTO

FAREMO SHOPPING TECNOLOGICO

Lo sforzo che pretende la transizione ecologica coinvolge da vicino un settore da 1,2 milioni di occupati, che produce il 20% del Pil nazionale: non si può sbagliare direzione



PAOLO SCUDIERI

Amministratore delegato di Adler Group, primo produttore italiano di sistemi per il confort acustico e termico dei veicoli, e presidente di Anfia

C'è grande fermento e spinta innovativa nel comparto: l'automotive, per antonomasia, è un precursore tecnologico che attiva meccanismi d'innovazione industriale e sociale. È sempre stato così, da quando è stata inventata l'automobile, e ancora di più oggi per gli sforzi che ci impone la transizione ecologica. Il cammino verso la nuova mobilità richiede all'industria sacrifici economici e organizzativi. L'impatto in termini di emissioni di CO₂ che attengono al settore rappresenta lo 0,9% del totale. Dobbiamo quindi essere consapevoli che, per una causa nobile quale il passaggio verso una mobilità più sostenibile, è in gioco un comparto da 1,2 milioni di posti di lavoro e 80 miliardi di euro di gettito fiscale, che produce il 20% del Pil nazionale. Quale percorso dobbiamo intraprendere? La tendenza dev'essere globale e condivisa. L'Europa è all'avanguardia in questo processo rispetto ad altri, ma il percorso dev'essere condiviso anche da Usa, Russia, Cina e da tutte le altre grandi economie mondiali.

Per quanto riguarda l'Italia, è fondamentale che le nostre imprese crescano e s'internazionalizzino, anche facendo shopping tecnologico: dove non siamo in grado di produrre tecnologie specifiche è meglio comprarle o imparare da chi è più avanti di noi. E dobbiamo farlo rapidamente: il tempo è tiranno e la scadenza del 2030 è dietro la porta. Sul fronte italiano è da salutare positivamente la decisione di Stellantis di fare di Melfi un hub per la mobilità green. Per tutta la filiera sarà una forte spinta agli investimenti e all'innovazione, perché sarà necessario convertire buona parte della produzione. Questo interessa fortemente la componentistica. Alla Adler operiamo nel campo del confort e dei componenti: già utilizziamo tecnologie e sistemi evoluti, ma lo faremo ancora di più per rispondere all'esigenza di rendere più leggere le auto elettriche.

Anche la nascita di nuovi poli produttivi per le batterie al litio nel Mezzogiorno è una prospettiva cui guardare con interesse. La trasformazione più radicale riguarderà, comunque, gli stabilimenti in cui oggi si producono motori a combustione interna: sarà necessario che le imprese investano molto in formazione. Inoltre,

c'è il tema dell'idrogeno per l'autotrazione, un'alternativa necessaria per assicurare democrazia industriale, oggi schiacciata su piattaforme non europee.

Un altro fronte decisivo riguarda gli incentivi statali, che dovrebbero essere strutturali: abbiamo ancora su strada 13 milioni di vetture che sono bombe ecologiche. Per sostenere le fasce sociali più deboli bisogna creare agevolazioni finanziarie sotto forma di bonus, che coinvolgano anche le società di noleggio, per chi sceglie questa formula. Infine, non possiamo non citare un segnale concreto, come la decisione dell'ad della Renault, Luca De Meo, di aprire un canale privilegiato con la componentistica italiana. La pandemia e la crisi dei microprocessori nei prossimi anni porteranno a un nuovo assetto della filiera delle forniture: sta a noi cogliere questa opportunità, prima che si trasformi in minaccia e fare sì che questo cambiamento agevoli l'Italia rispetto ai giganti asiatici. Nel caso della Renault, **Anfia** sta esplorando progetti a hoc in cui coinvolgere aziende italiane. Come dichiarato da De Meo, se oggi il 20% del valore medio di un'auto è tedesco e quello italiano arriva al 5%, c'è spazio per salire.

