



INTERVISTA

«La transizione avrà costi alti. Che sia globale»

— Servizio a pagina 2

LA SFIDA DEI FORNITORI

«Convertire un intero settore dell'auto è una sfida complessa che richiede investimenti e comporta rischi. Deve coinvolgere tutti i Paesi»

L'intervista. Paolo Scudieri.

Presidente di Adler group e di Anfia

«Il passaggio alla nuova mobilità è necessario, ma che sia una sfida globale»

Vera Viola

«**C**'è grande fermento e spinta innovativa nel comparto automobilistico: l'automotive per antonomasia è precursore tecnologico che attiva meccanismi di innovazione industriale e sociale. È sempre stato così, da oltre cento anni. Oggi la transizione ecologica ci impone grandi sforzi, ma deve essere un percorso globale». Ne parla Paolo Scudieri, presidente di Adler Group e di Anfia, l'associazione di categoria dei produttori di componenti per l'auto.

«Il cammino verso la nuova mobilità – chiarisce Scudieri – richiede all'industria sforzi economici e organizzativi importanti. L'impatto in termini di emissioni di CO2 che attengono al settore auto rappresenta lo 0,9 del totale

emesso. Dobbiamo quindi essere consapevoli che c'è in ballo, per una causa senza dubbio nobile quale la transizione verso una mobilità sostenibile, un settore da 1,2 milioni di posti di lavoro, 80 miliardi di gettito fiscale, e che produce il 20% del Pil».

Che fare allora?

Il trend deve essere globale e condiviso con tutti gli attori del mondo. L'Europa sarà anticipatrice del processo rispetto agli altri, e va bene così, ma poi dovranno esserci tutti. Non si può prescindere da una unanime e globale accettazione dei principi che oggi l'Europa conclama.

Veniamo in Italia, cosa vi aspettate?

Le imprese hanno molto lavoro da fare. Le aziende italiane devono crescere ed essere più globali, facendo shopping tecnologico. Dove non abbiamo tecnologie specifiche, è meglio comprarle o imparare da chi è più

avanti. E dobbiamo farlo rapidamente: il tempo è tiranno, e il 2030 è dietro la porta.

Si riferisce agli obiettivi di sostenibilità fissati da Agenda 2030: sono raggiungibili?

Abbiamo chiesto che la data del 2030 venisse spostata in avanti anche a causa della pandemia. Ma non sarà facile.

Stellantis annuncia che produrrà auto elettriche a Melfi, cosa significa ciò per l'industria dell'auto che opera nel Mezzogiorno?

Non posso che esprimere plauso per la decisione di Stellantis di fare di Melfi un hub industriale di una categoria di vetture che avrà sicuramente ampio spazio di mercato nei prossimi anni. Da ciò deriverà per tutta la filiera una forte spinta agli investimenti e all'innovazione perchè sarà necessario convertire buona parte della produzione.

Come adeguare anche la componentistica, qual è l'esperienza del gruppo Adler che è controllato dalla sua famiglia?

Adler opera nel campo del comfort e dei compositi. Da sempre utilizziamo tecnologie e sistemi evoluti e lo faremo ancor di più per rispondere all'esigenza di rendere più leggere le automobili alimentate elettricamente. Del resto, fin dall'inizio dell'elettrificazione Adler collabora con tutti i car makers a cui fornisce interni e sistemi acustici.

Si parla della nascita di nuovi poli delle batterie a litio nel

Mezzogiorno.

Seguo con interesse i programmi del gruppo italo francese. E anche quella delle batterie è una iniziativa molto interessante. La trasformazione più radicale riguarda gli stabilimenti in cui oggi si producono motori a combustione interna. Ci sarà l'esigenza di fare molta formazione, soprattutto in azienda. Credo che la ricetta migliore sia quella dell'apprendistato duale.

Per il Mezzogiorno si apre una fase con grandi opportunità, non crede?

Senza dubbio: il Pnrr, i fondi europei, le Zes sono strumenti che possono essere utilissimi. Il Mezzogiorno ha un vantaggio di carattere geografico, per caratteristiche del territorio, per cultura. La transizione ecologica richiederà un grande impiego di energia e un territorio con buon irraggiamento solare ha un indubbio vantaggio.

Gli incentivi statali stanno dando sostegno al settore?

Gli aiuti statali per il settore rappresentano la panacea in fasi di crisi come quella attuale a causa della pandemia: essi generano un gettito aggiuntivo maggiore dell'esborso a carico dello Stato. Penso che gli incentivi dovrebbero diventare strutturali. Non condivido invece la loro estensione all'usato: abbiamo ancora 13 milioni di vetture in circolazione che sono vere bombe ecologiche. Sostenere la vendita di auto usate non procura beneficio

all'industria nè dà lavoro, nè fa bene all'ambiente. Per sostenere poi le fasce più deboli bisogna creare altre agevolazioni.

Lei in passato aveva parlato della costituzione di un polo dell'idrogeno a Napoli...

Resto convinto che produrre idrogeno per alimentazione di autovetture sia fondamentale. Una alternativa necessaria per assicurare democrazia industriale oggi troppo schiacciata su piattaforme non Europee, una nuova genesi per la libertà ed una nuova identità dell'intrapresa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente Anfia. Paolo Scudieri



Il cammino verso la nuova mobilità richiede grandi sforzi in investimenti alla filiera dell'auto



Dovremo lavorare molto sulla formazione, secondo il metodo duale alla maniera tedesca

