

Economia

9,5 miliardi l'acconto Imu

Per il versamento Imu del prossimo 16 giugno, gli italiani verseranno - secondo un rapporto della Uil - 9,5 miliardi di euro, come acconto per un gettito complessivo stimato di 19,6 miliardi.



BARRETT
barrett.it

La Lente

di Paola Pica

Fondi europei di partenariato Accordo da 75 miliardi

È atteso nel giro di poche settimane il via libera della Commissione europea, e del governo italiano, all'accordo di partenariato sui fondi strutturali destinati all'Italia per il periodo 2021-2027. Lo riferisce l'agenzia Ansa ricordando che si tratta di un piano di investimenti da 75 miliardi tra risorse dell'Unione europea e il cofinanziamento nazionale. In base alle nuove regole, per non perdere la prima tranche dei nuovi fondi di Bruxelles, bisognerà presentare i programmi operativi nazionali, regionali e settoriali (una cinquantina in tutto) entro fine anno. E non è questa l'unica scadenza che incombe sul nostro Paese già impegnato nel rispetto del cronoprogramma del Piano nazionale di

Commissione
Fians
Timmermans,
Vicepresidente
esecutivo della
Commissione
EUROPEA



ripresa e resilienza (Pnrr) che vale più di 191 miliardi. Entro fine 2023 dovranno essere spesi tutti i fondi strutturali stanziati per il periodo 2014-2020. All'appello mancano ancora 32 miliardi di euro, poco meno della metà dell'intera cifra messa a disposizione. Ma se per utilizzare la prima metà dei fondi ci sono voluti otto anni, questa tranche dovrà essere spesa in poco più di 18 mesi. Per fare fronte a tutti gli impegni legati all'utilizzo della gran quantità di risorse a disposizione tra fondi 2014-2020, Piano nazionale di ripresa, fondi 2021-2027 e React-Eu, la capacità di spesa della pubblica amministrazione dovrebbe aumentare parecchio. Nell'ambito della programmazione rientra anche l'utilizzo del Just transition fund, il fondo stanziato dall'Ue per fare fronte ai costi della transizione verde. La quota assegnata al nostro Paese - circa un miliardo di euro - sarà destinata al risanamento dell'ex Ilva di Taranto e agli interventi per la riqualificazione del Sulcis Iglesiente, in Sardegna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Andrea Rinaldi
e Fabio Savelli

«A che punto è la notte?», verrebbe da chiedersi guardando la traversata dell'automotive italiano verso gli obblighi europei dello stop a benzina e diesel nel 2035. Un documento riservato del ministero dello Sviluppo economico e condiviso nell'ultimo tavolo con sindacati e associazioni di categoria delinea la sfida che abbiamo davanti: nel nostro Paese ci sono 101 aziende su 900 ad alto rischio di chiusura perché specializzate nel powertrain, il modulo dell'auto con la combustione interna destinato a sparire. Valgono 8,5 miliardi e 26 mila addetti,

in bilico perché mancano soldi di capacità per riconvertirsi. Al contrario, segnala il ministero guidato da Giancarlo Giorgetti, esistono imprese ad alto potenziale dal momento che lavorano con batterie, connettività, guida autonoma, ma sono solo 40.

Il ritardo

L'ultimo Osservatorio della componentistica di Anfia rende l'idea del nostro ritardo: la filiera conta 2.200 imprese e 160 mila addetti e la percentuale di fornitori che si descrivono come posizionati sul comparto dei motori a benzina e diesel è rispettivamente del 72,8% e 77,9%. «Il problema non è che la filiera sta per un terzo sul motore a scoppio, ma che l'auto elettrica sballa il valore aggiunto - sostiene Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia -». Quello aggiunto disponibile, che risiede negli elementi della batteria, comprime il resto perché l'auto si semplifica, si fa più leggera, con meno componenti. Il principale costruttore, Stellantis, al momento sforna solo due mezzi full electric: 500E e Ducato. Il piano industriale però è ambizioso, anche se il lancio e l'aumento della produzione di nuovi modelli (Maserati Grecale, Alfa Romeo, Maserati GT e Gran Turismo) soffrono la carenza di microchip. Però l'asticella è fissata: tutta la gamma elettrificata entro il

La componentistica made in Italy

Lo scenario globale

Autoveicoli 2020

Previsione 2021

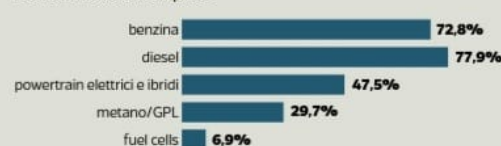


I numeri della componentistica italiana

	Italia	Piemonte
Imprese	2.203	737
Fatturato	44,8 mld (-11,9%)	15,8 mld (-13,8%)
Addetti	161.465 (-1,5%)	56.696 (-2,7%)

Nuovi trend tecnologici

Posizionamento delle imprese



R&S e Industria 4.0

In calo

le imprese che investono in R&S e sviluppano innovazioni di prodotto e di processo

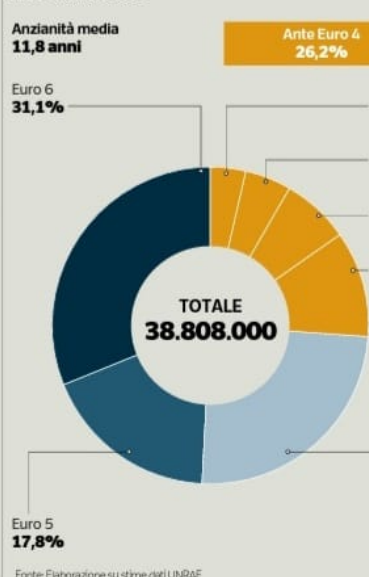
In lieve aumento

le imprese che innovano in chiave Industria 4.0

Fonte: Camera di commercio di Torino

Parco circolante italiano

Al 31 dicembre 2021



Auto elettrica, obiettivo 2035 Dove va la filiera italiana

I ritardi, i costi, i posti di lavoro a rischio. La conversione è ancora lontana

2027. Direzione analoga presa da Volkswagen. Dunque la casa costruttrice si stanno muovendo, anche costrette dal target sulle emissioni e sulle quote di elettrico da realizzare imposte dalla Ue.

Il prezzo

Sulle vetture di nuova gamma pesa il prezzo. Servono perciò gli aiuti della politica. In Italia 8,7 miliardi fino al 2030 ricompresi nel fondo automotive, scorporato dalle risorse del Pnrr, strategia che ha provocato più di qualche malumore tra gli addetti ai lavori. In Italia una vettura elettrica costa in media dal 20 al 30% in più di una a motore a scoppio. Siccome il prezzo medio delle vetture tradizionali è attorno ai 25 mila euro (dati Federauto) parliamo di un prezzo che oscilla tra i 30 mila e i 37 mila euro. Troppi per il consumatore medio che può permettersi di spendere in media 8 mila euro; generalmente per auto inquinanti, da euro 4 in giù. In Italia ne circolano 20 milioni, oltre il 50% del parco vetture costituito da 38,8 milioni di veicoli con un'anzianità media di 11,8 anni.

Col carovita galoppante e le incertezze dello scenario economico, la parte del leone degli acquisti la fa l'usato, che tutto è tranne che è elettrico. In Italia nel 2021 sono state vendute 4,5 milioni di vetture: 3 milioni usate, 1,5 milioni nuove. Le auto nuove le com-

prano prevalentemente le aziende. Quelle usate le comprano i privati. Se le aziende acquistassero di più, potrebbero mettere sul mercato di seconda mano vetture elettriche, in media dopo 30 mesi. I lavoratori autonomi, tuttavia, non possono detrarre l'Iva e anche questo contribuisce al crollo delle immatricolazioni ai livelli degli anni '60.

Il modello

Sull'elettrico c'è un nuovo tema di obsolescenza. Dice Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto: «L'elettrico è ancora giovane. Mentre per un'auto tradizio-

nale il valore residuo è di circa il 50-52% dopo due anni e mezzo, siamo sicuri che un'auto elettrica dopo lo stesso tempo avrà lo stesso valore? Le auto elettriche in Italia l'anno scorso hanno raggiunto una quota di mercato dell'8,5%; 79 mila ibride e 77 mila elettriche. Quest'anno il mercato va peggio: le previsioni indicano mancate immatricolazioni per oltre 1,5 milioni di vetture. Prima della pandemia eravamo tarati a 1,8-1,9 milioni. Ma è chiaro che da qui al 2035 dovrà cambiare il modello di mobilità. Bisognerà avere su strada, calcola ancora l'associazione Motus-E, almeno 10 milioni di vetture in meno. Ma non raggiungeremo a quella data 28 milioni di elettriche. Resisterà una quota di vetture che andrà avanti con biocarburanti green. Per rispettare il Piano per il clima scritto dal governo dobbiamo raggiungere il 50% di quota di mercato da elettrico nel 2028: significa almeno 700 mila vetture elettriche immatricolate all'anno.

Stella aggiunge un altro aspetto problematico: «Abbiamo bisogno di intercettare più valore, se vogliamo riuscire a ricostruire altre tecnologie e altri domini, non possiamo dipendere per la chimica dalla Cina». La sua associazione con i componenti europei e Pwc ha calcolato che in Italia verranno messi a rischio circa 73.000 posti di lavoro, di

cui 63 mila nel periodo 2025-2030; e non saranno compensati dalle circa 6.000 nuove posizioni che creerà la mobilità elettrica. Per produrre batterie servirebbero gigafactory che al momento in Italia sono solo sulla carta. Quella di Termoli promessa da Stellantis è ancora nel limbo, ancora più nebulosa quella di Italtel priva di clienti e commesse.

Infrastrutture

Il nodo principale resta quello infrastrutturale: le colonnine di ricarica per le vetture elettriche, dato di marzo 2022, sono circa 27.800 in tutta Italia. Malgrado il numero in crescita, ancora poche: dobbiamo arrivare almeno a 110 mila in pochi anni. Manca, però, un piano nazionale che identifichi una percentuale minima di posti da elettrificare nelle aree di parcheggio. Servirebbe una norma che definisca le percentuali di posti che i parcheggi devono dedicare alla ricarica delle vetture. Dice Carlo Alberto Guglielmi, alla guida di Nhoa capofila nella mobilità elettrica: «Le proposte legate ai fondi Pnrr vanno nella giusta direzione, ma sui testi dei decreti attuativi c'è ancora molto da lavorare: il rischio è che nell'impeto legislativo si finisca per lasciare la responsabilità dell'elettrificazione del Paese a pochi attori».

C'è l'incertezza relativa al-

La parola

IL DOCUMENTO



Un'analisi del Mise (nella foto il ministro Giancarlo Giorgetti) fotografa i ritardi nella produzione dell'auto elettrica in Italia