

Stellantis, piano di riconversione di tutte le fabbriche all'elettrico

- **Primo incontro in presenza tra il ceo Carlos Tavares e i sindacati metalmeccanici**
- **Idee di economia circolare per Mirafiori. A Melfi quattro modelli per tre brand**

Filomena Greco Il Sole 1-4-22

Per i sindacati italiani è il primo incontro, in presenza, con il numero uno di Stellantis dopo la fusione tra Fca e Psa. Portano a casa l'assicurazione fatta da Carlos Tavares sugli stabilimenti italiani: nessuna chiusura, per ognuna delle fabbriche ci sarà un piano di riconversione all'elettrico come annunciato per Melfi e per Termoli, ma si procederà «step by step», passo dopo passo, in accordo con i team locali dei diversi stabilimenti.

La cornice del piano industriale "Dare Forward" fissa obiettivi – vendite di modelli elettrici al 100% in Italia al 2030 e riduzione delle emissioni di CO2 al 2038 – e impegni industriali del Gruppo, a cominciare dai 75 modelli a zero emissioni al 2030. Dopo Melfi – quattro modelli per tre brand – e la gigafactory di Termoli, Tavares non svela nuovi pezzi del puzzle ma aggiunge qualche elemento su Mirafiori: «Abbiamo diverse idee in fase di valutazione, stiamo cercando progetti che possano essere attuati – sottolinea – ci saranno annunci sulla produzione e nuovi business, ad esempio per l'economia circolare, entro un paio di mesi».

Nessun impegno in generale sui volumi produttivi in Italia, paese scivolato all'ottavo posto in Europa per numero di auto prodotte, al nono se si considera anche la Gran Bretagna. I livelli produttivi dipendono da due fattori, dice Tavares, «la quota di mercato di Stellantis in Europa, legata alla nostra competitività e compresa tra il 20 e il 25%, moltiplicata per l'andamento del mercato nel complesso». Il Gruppo si impegna a mantenere la sua quota, dice Tavares, ma all'interno di un mercato in forte contrazione, con il 25% delle immatricolazioni in meno. È questo che crea un problema di volumi e da qui parte Tavares per chiedere azioni in grado di eliminare le barriere che condizionano l'uso delle auto. Da qui dunque l'appello ai governi europei ed italiano: «serve stabilità nella normativa, un piano di aiuti governativi per un lasso di tempo di 4-5 anni per compensare i maggiori costi produttivi delle vetture elettriche e investimenti per incrementare la rete di infrastrutture di ricarica».

«Abbiamo chiesto – hanno sottolineato il segretario generale Fim Cisl Roberto Benaglia e il responsabile auto Ferdinando Uliano – che il confronto odierno possa tradursi meglio negli impegni sulle missioni di ogni singolo sito del Gruppo in Italia come già è avvenuto per Melfi e Termoli e in parte anche per Mirafiori». La Fiom, con la segretaria Francesca Re David e Michele De Palma, ribadisce la richiesta sostenibilità sociale, «che si concretizza con la salvaguardia e il rilancio degli stabilimenti, grazie alla piena occupazione, superando la situazione attuale di cassa integrazione e intervenendo per migliorare le condizioni di lavoro». Come Uilm, aggiungono il segretario Rocco Palombella e il responsabile Auto Gianluca Ficco «abbiamo rivendicato la necessità di completare il piano industriale. Siamo disponibili a fare la nostra parte per il recupero di competitività delle fabbriche italiane, ma preservando le condizioni di lavoro».

Auto, agli eco bonus 650 milioni nel 2022

Palazzo Chigi: Dpcm a giorni Per il via alle prenotazioni servirà quasi un mese

C.Fo. Il Sole

I ministeri coinvolti, con la regia di Palazzo Chigi, avrebbero trovato un'intesa sulla nuova edizione di incentivi per il mercato auto. Ieri, subito dopo la riunione del consiglio dei ministri, si è svolto un

incontro tra il sottosegretario Roberto Garofoli e i ministri tecnici dell'Economia, dello Sviluppo, della Transizione, delle Infrastrutture e del Lavoro. «Il governo sta finalizzando le prime misure di intervento che saranno formalizzate nei prossimi giorni» riferisce Palazzo Chigi.

Una versione definitiva del Dpcm (decreto del presidente del consiglio) che deve ripartire almeno per i primi anni il super-fondo per l'automotive da 8,7 miliardi fino al 2030 dovrebbe essere pronta per mercoledì. Il Dpcm dovrà superare poi il vaglio della Corte dei conti ed essere pubblicato in Gazzetta ufficiale, dovrà poi essere aggiornata la piattaforma online per la prenotazione degli incentivi da parte dei concessionari. Per l'operatività degli eco-bonus in altre parole si potrebbe arrivare a fine aprile.

Il decreto energia, che ha stanziato 8,7 miliardi da ripartite tra incentivi per la domanda e misure di supporto alla riconversione delle aziende della filiera, prevede che il Dpcm venga adottato entro oggi. Il governo è dunque in ritardo. Uno slittamento che il ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti, che ha il ruolo di proponente, ha attribuito alla complicata procedura di concerto con gli altri ministeri e ai tempi delle loro osservazioni. Sono arrivate richieste di modifica alle prime bozze soprattutto dal ministero delle Infrastrutture e dall'Economia. «Era ora, finalmente gli incentivi per un settore molto in sofferenza» dice Giorgetti in serata.

Questo primo Dpcm dovrebbe riguardare solo gli incentivi per il triennio 2022-2024, con successivi provvedimenti si ripartiranno le risorse per la filiera produttiva confermando l'impianto proposto dallo Sviluppo economico. Agli incentivi andranno 650 milioni annui dal 2022 al 2024.

Nella fascia 0-20 g/km di CO2 il bonus sarà di 3mila euro che diventano 5mila con rottamazione di un veicolo inferiore alla classe Euro6. Il tetto di prezzo è di 35mila euro Iva esclusa. Nella categoria 21-60 l'incentivo è di 2mila euro e raddoppia rottamando (il tetto di listino sale a 45mila euro). Per le 61-135, tra cui diversi modelli diesel e benzina, 2mila euro solo con rottamazione e tetto a 30mila euro. In questo caso le risorse calano negli anni: 170 milioni, 150 e 120 nel 2024. Incentivi anche per le moto elettriche fino a 4mila euro e a motore termico (2.500 euro). Resterebbero fuori le auto intestate ad aziende (se non per il car sharing) e i veicoli commerciali del cui inserimento pure si è discusso.

Geico consegna a Tesla le linee da 75 auto l'ora in accensione a Berlino

Commessa dal valore complessivo tra i 120 e i 150 milioni di euro

Filomena Greco. Il Sole

CINISELLO BALSAMO (MI) - Il lavoro con Tesla è iniziato nel 2016, contatti, progetti, la prima collaborazione fino alla conquista del primo contratto, siglato a febbraio 2020, per la fornitura dell'impianto di verniciatura della nuova fabbrica di Elon Musk a Berlino, nel cuore dell'industria europea dell'auto. Alla lombarda Geico, parte del Gruppo GeicoTaikisha – 2 miliardi di fatturato, 7 unità produttive e 5mila addetti a livello globale – è riuscito un doppio colpo: convincere gli americani a scegliere l'azienda fondata negli anni Sessanta, oggi guidata da Daryush Arabnia, dal 2020 amministratore delegato e presidente, e vincere la concorrenza dei competitor tedeschi che, tra l'altro, sono i leader di mercato.

Il progetto per Tesla

Quella per Tesla è una commessa che ha un valore compreso tra i 120 e i 150 milioni di euro. A convincere è stata la tenacia e la competenza del team di Geico dedicato a Tesla e la capacità di interpretare le esigenze industriali del Gruppo americano che, nel comparto automotive, si muove come un outsider capace però di dettare le tendenze. Dalla collaborazione tra l'azienda e gli

americani di Tesla è venuto fuori un impianto di verniciatura ad alta capacità, in grado di lavorare 75 autovetture all'ora, con una forte impronta digitale oltre che di automazione. Tesla ha dettato legge sul fronte del software, Geico ha lavorato sulle soluzioni meccaniche più evolute nei processi di verniciatura dell'automotive.

Verniciatura «smart»

La firma del contratto risale a marzo del 2020, la consegna dopo poco più di un anno, in un periodo nel quale l'intera industria dell'automotive a livello globale in realtà ha rallentato. In quel periodo la stessa Geico ha un po' cambiato pelle grazie all'acquisizione, a settembre del 2020, di una software house in Croazia per poter offrire il massimo della qualità ad un'azienda come Tesla che ragiona da impresa della Silicon Valley, con un team di 20 softwaristi dedicato al progetto Tesla. Un cambio di passo che ha accelerato per l'azienda con headquarter a Cinisello Balsamo lo sviluppo di tecnologie digitali come la realtà aumentata, l'Internet of Things e il digital twins.

In particolare, una stanza del centro ricerche di Cinisello Balsamo è dedicata al Virtual commissioning, grazie al quale l'azienda è in grado di simulare perfettamente il funzionamento dell'impianto di verniciatura implementando la fase di avviamento virtuale e verificando i potenziali problemi e rischi. Una tecnologia che da un lato rende veloce ed efficiente l'avviamento dell'impianto, accorcia i tempi di sviluppo del macchinario e rappresenta uno strumento per gestire gli sviluppi futuri dell'impianto che grazie alle dotazioni smart potrà migliorare negli anni e adattarsi ai cambi produttivi e nuovi modelli in pochi giorni.

La spinta sulla sostenibilità

Geico – prima business unit della divisione della verniciatura all'interno del gruppo GeicoTaikisha – ha realizzato per Tesla un impianto più piccolo in Texas e nel biennio della pandemia la società guidata da Daryush Arabnia, che ha rilevato il testimone di Ali Reza Arabnia, presidente e ceo della società dal 2005, ha portato a casa ordini per 400 milioni di euro con clienti «nuovi» come Ford, Volkswagen, Audi, Jaguar, Land Rover e ha consolidato la presenza in Europa con due acquisizioni in Germania, paese che rappresenta oggi il primo mercato per l'azienda.

La «boutique» degli impianti di verniciatura ha puntato tutto in questi anni sul tema della sostenibilità ambientale con i primi progetti avviati nel 2005 focalizzati prima sull'efficienza energetica – Energy independence day, obiettivo di riduzione dell'energia necessaria alla produzione con una quota crescente di rinnovabili raggiunto nel 2017 con un paio di anni di anticipo sul ruolino di marcia – e poi sull'abbattimento delle emissioni di CO2, con l'obiettivo di abbattere le emissioni al 2027. Ora il sogno industriale, assai più ambizioso, è di sviluppare impianti di verniciatura a zero residui, con approccio circolare così da ridurre scorie e rifiuti chimici. L'azienda ha avviato una fase di studio preliminare di nuove tecnologie – come la verniciatura a vuoto – per gli impianti insieme a Como Next e alle Università con l'obiettivo di sviluppare procedure di verniciatura sostenibili a 360 gradi, non solo dal punto di vista energetico e per le emissioni di CO2. Una ambizione industriale che “promette” di rompere con le tecnologie attuali e attuare un approccio circolare .