

# BATTERIE SCARICHE PERCHÉ L'AUTO HA BISOGNO DI AMICI STRANIERI

La filiera italiana, eccellenza nel mondo, è pronta alla rivoluzione elettrica? L'analisi di **Anfia** e Roland Berger

di **Dario Di Vico**



**Alberto Bombassei**  
Presidente della Brembo, fondata dal padre Emilio, leader mondiale dei sistemi frenanti



**Paolo Scudieri**  
guida la Adler-Hp Pelzer ed è presidente dell'Anfia, l'associazione dei fornitori delle imprese auto

Come può la componentistica dell'automotive made in Italy resistere all'autentico tsunami rappresentato dalla transizione dal motore a combustione interna al veicolo elettrico? I tentativi dell'industria di ottenere una rimodulazione dei tempi e dei target della politica europea di riduzione delle emissioni nocive si sono infranti sugli scogli delle scelte green della commissione guidata da Ursula Von der Leyen e di conseguenza la domanda di cui sopra si ripropone con un certa urgenza. Aggravata dall'emergenza Covid che comunque farà pagare ai fornitori italiani una caduta stimata nel 20%.

Sappiamo bene che l'industria della componentistica italiana occupa una posizione di rilievo in Europa, che attorno alla tradizionale galassia di Pmi si sono formate delle vere multinazionali tascabili, che nel paragone con i tedeschi siamo indietro nella ricerca e sviluppo e che l'occupazione conta 150 mila unità, ma tutto ciò rischia di essere shakerato dalla trasformazione radicale dell'architettura del veicolo che nella versione elettrica renderà obsoleti fino all'85% dei componenti del «powertrain» tradizionale riducendo il loro numero da 1.400 a soli 200.

## 14 distretti

Al loro posto verranno introdotte piattaforme complessive integrate per la trasmissione. I sistemi di raffreddamento e trasmissione dovranno essere aggiornati e serviranno componenti interamente nuovi quali batterie, elettronica e motori elettrici per i quali gli standard tecnologici devono ancora essere definiti e la tecnologia è in rapida evoluzione. In più il veicolo elettrico comporta la nascita di nuovi servizi (ricarica e riciclaggio delle batterie) e la nascita di nuovi mercati. Se c'è quindi un contesto di business in cui l'espressione *disruption* è veramente calzante è proprio questo e vale ancor di più per un made in Italy essenzialmente meccanico. E ne sono pienamente coscienti gli imprenditori italiani più importanti del settore come Alberto Bombassei, Maurizio Stirpe, Marco Bonometti e Paolo Scudieri.

E allora che fine farà l'offerta industriale che si addensa in quattro aree (Torino, Motor Valley emiliana, Lombardia e Campania)? Una risposta a questa domanda viene da uno studio appena licenziato da **Anfia** e Roland Berger, un'indagine approfondita che si sforza di delineare la nuova mappa della componentistica italiana nella stagione che ci porterà all'elettrico e al tempo stesso cerca di delineare una exit strategy.

«Non è la prima volta che un settore industriale si trova di fronte a una radicale ristrutturazione — dice Andrea Marinoni senior partner di Roland Berger —. È capitato in passato alla siderurgia e alla chimica. Nel caso dell'automotive c'è l'aggravante di un'industria che mangia capitale e rende poco ma proprio per questo la nostra filiera, che pure aveva reagito alla Grande crisi 2008-15, deve evolvere e trasformarsi. Anche perché il Covid ci ha portato meno ricavi, meno volumi e meno cassa per gli investimenti».

Il dossier elettrico è quello più veloce rispetto alle altre novità che coinvolgono l'auto (la guida autonoma, ad esempio) e subirà un'accelerazione anche per effetto della vittoria di Joe Biden. Bruxelles ha già scelto di andare in una certa direzione, una riconferma di Donald Trump avrebbe potuto fare da contrappeso, ma la ricerca di una piattaforma elettrica diventa ora un obiettivo perseguito adesso non solo nella Ue ma anche negli Usa. E rende il business anche più sostenibile sul lato investimenti.

Lo studio ha suddiviso la mappa dei fornitori italiani in cinque macro-aree (il powertrain, lo chassis, gli interni, gli esterni e l'elettronica). La maggiore concentrazione è quindi il maggior rischio, come già detto, è nel powertrain. «Siamo forti nella combustione — dice Marco Stella, presidente gruppo componenti dell'Anfia — ma deboli nella produzione e assemblaggio di batterie. Inoltre l'elettricità e l'elettronica hanno ancora un ruolo marginale nonostante la posizione di forza dell'Italia nell'automazione industriale».

## Punti di forza (e di debolezza)

Nello chassis l'Italia ha una posizione rilevante nei freni e in qualche altra nicchia di mercato (auto sportive e di lusso), mentre abbiamo una posizione marginale sui segmenti ad elevato volume. Nessun problema per gli interni: la competenza italiana in prodotti e tecnologie di processo farà ancora premio, con esempi virtuosi nell'insonorizzazione e nella struttura dei sedili. Idem per gli esterni il know how italiano nello stampaggio delle lamiere, nei sistemi di fissaggio e nell'illuminazione ci consente ancora un vantaggio competitivo.

Nell'elettronica invece a parte un buon posizionamento in alcune nicchie risulta limitata la presenza nella sensoristica e nel software. «Si dice sempre che non abbiamo il Fraunhofer italiano per la trasmissione delle tecnologie ed è vero — annota Marinoni — ma se mettessimo insieme tutto il know how che c'è nelle imprese italiane ne faremmo due-tre di Fraunhofer. Il passaggio che si rende necessario oggi è quello di dotarsi di un'agenda per la trasformazione del settore capace di guardare al 2030. Con un'avvertenza: bisogna adottare gli schemi del capitalismo paziente, per i ritorni servono 15 anni».

Lo schema che **Anfia** e Roland Berger propongono è

quello di una sorta di alleanza tra il meglio della nostra fornitura e i grandi innovatori, impegnati nell'auto o nelle tecnologie connesse. «Sebbene lo scenario della mobilità al 2030 non si ancora chiaramente definito i fornitori italiani si trovano di fronte a un imperativo: uscire dalla loro comfort zone e adottare un approccio esplorativo proiettandosi verso l'innovazione in termini di prodotti, modelli di business e modalità di collaborazione» sostiene Stella. In concreto vuol dire certo dotarsi di un coordinamento per definire una strategia nazionale per la transizione, favorire le aggregazioni e la managerizzazione delle Pmi ma i passaggi-chiave stanno nella collaborazione con competenze che vengono da altri campi in cui l'obiettivo di poter arrivare a presidiare quei moduli nei quali siamo assenti.

## Il ruolo delle collaborazioni

La prima strada è quella della collaborazione tra il mondo dell'automotive e le start up innovative («Un dialogo tra atomi e bit» scrivono i ricercatori) per poter prender parte poi ai progetti tecnologici su scala europea. La seconda riguarda l'attrazione di player stranieri. Tesla è già andata a Berlino e persino l'Inghilterra del dopo Brexit appare avere appeal. In questa gara per ora l'Italia è ai margini ma deve muoversi. Come? «Fornire agevolazioni o stringere accordi ad hoc con partner stranieri per avviare produzioni in Italia e facilitare lo sviluppo di moduli inesplorati».

Capitalizzare le esperienze altrui, è la parola d'ordine per i fornitori italiani che in patria potrebbero mettere a frutto anche un'altra collaborazione, quella con i produttori italiani di automazione industriale che rappresentano un giacimento di competenze che può venire utile anche alla transizione verde.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Su L'Economia**  
L'articolo di Dario Di Vico sull'accelerazione impressa dalla svolta elettrica e la rottamazione nel numero del 25 maggio

