

Dalla Phase di Genova alla Bitron di Grugliasco La filiera dell'auto elettrica punta sui sistemi di ricarica «Ma il Paese è in ritardo»

IL CASO

Francesco Margiocco

A ritmo quasi giornaliero, le società di consulenza sfornano previsioni sull'invasione dell'auto elettrica. L'ultima è del Boston Consulting Group e dice che entro il 2031 le vendite di veicoli elettrici toccheranno il 51%. La penultima è del quotidiano tedesco *Handelsblatt* che teme la perdita, nella sola Germania e sempre entro il 2030, di 410 mila posti di lavoro legati ai vecchi modelli a diesel e benzina.

Se la Germania trema, l'Italia ha motivo per tremare di più. **L'Anfia**, Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica, che l'industria italiana conta diverse aziende che «integrando l'expertise riconosciuta nella meccanica con le skill dell'elettronica» possono «offrire soluzioni di nicchia», ma sconta nel complesso «un posizionamento più debole su alcune tecnologie innovative che rappresentano il futuro dell'automotive», ad esempio tecnologie sulle batterie, sensori e software per la guida autonoma, cybersecurity. Occorre «sviluppare una filiera competitiva e in grado di far evolvere il sistema Paese

al passo dei nostri principali Paesi competitor».

Davide Tenti è più incisivo. «La filiera nazionale dell'auto elettrica non esiste e di questo passo perderemo una grande occasione», dice il responsabile tecnico e ricerca e sviluppo di Phase Motion Control, azienda che a Genova realizza motori elettrici per l'automazione industriale e i grandi telescopi, e progetta motori per auto elettriche Bjev, cinesi. Tenti non condivide del tutto la previsione del Boston Consulting Group. A suo dire non ci sarà un graduale e lento aumento delle auto a batteria, ci sarà un momento a partire dal quale nessuno comprerà più mezzi a benzina o gasolio. «Questo accadrà quando le batterie avranno un'autonomia di almeno 500 chilometri e saranno ricaricabili in non più di dieci minuti. È qualcosa che oggi, tecnicamente, si può fare. Noi ci stiamo lavorando e abbiamo sviluppato diversi prototipi di ricariche ultra-veloci».

Lavora alle ricariche elettriche anche la Bitron di Grugliasco, provincia di Torino. L'azienda, fondata nel 1955 da Giovanni Bianco e tuttora di proprietà della sua famiglia, è una multinazionale della componentistica elettronica e mecatronica, con 15 stabilimenti, 7 in Italia e

gli altri tra Cina, Polonia, Turchia, Spagna e Messico. Ha cominciato nel settore degli elettrodomestici e, poi, delle caldaie, e negli anni Ottanta è entrata anche in quello dell'automobile con sistemi per il controllo del clima, interruttori per i sedili, alzavetri per Fiat, Audi, Volkswagen. L'auto elettrica è storia molto più recente come racconta Riccardo Fontana: «Abbiamo cominciato nel 2013 e poi, due anni fa, abbiamo costituito una struttura di ricerca e sviluppo dove oggi lavorano 25 persone». Fontana è responsabile vendite e business della nuova divisione di sviluppo dei sistemi di ricarica. «Per questa nuova linea di prodotti, a fine 2019 abbiamo aperto un centro di ricerca e sviluppo a Salerno. Per ora ci lavorano in sei, vogliamo portarli a trenta».

La Texa di Treviso, che dal '92 si è costruita una fama nella produzione di sistemi per la diagnosi e telediagnosi di auto, camion e moto, e delle scatole nere per le flotte, ha aperto due anni fa una divisione motori elettrici. «Abbiamo progettato un motore più compatto, a flusso assiale e non radiale, diverso dai motori usati ad esempio da Tesla, e che permette di costruire veicoli più leggeri o, a parità di peso, più potenti», spiega il direttore business della divisione e-powertrain di Texa, Giovanni Gaviani. «Siamo in contatto con un produttore di auto iper-sportive, e stiamo predisponendo le linee di produzione, che partiranno nella seconda metà del 2022 e avranno una capacità di 10 mila motori l'anno». —

3 RIPRODUZIONE RISERVATA