

Reddito di cittadinanza: i 10 nodi da sciogliere
Sigarette, giochi, addizionali e Imu: ecco dove le tasse aumenteranno
Se De Falco rischia di abbandonare la nave per colpa della Sicurezza
Al Sud più auto. La morte di deceduti stradali

INNOVAZIONE

# La svolta elettrica spaventa la filiera dell'auto

—di **Luca Orlando** | 06 novembre 2018



(Agf)



**P**oche righe, un cambio di date: non si arriva più al 2023, ci si ferma al 2020. Poi si vedrà. Per Giacomo Casati, imprenditore della metallurgia, la lettera ricevuta un paio di settimane fa da Renault non è certo una buona notizia. «Il collettore di scarico per questo motore - spiega sconsolato - vale 120mila pezzi all'anno, sono milioni di euro di contratto: questa campagna contro il diesel è assurda. Non pensano a cosa accade alle aziende di fronte a cambiamenti così drastici? Noi per fortuna abbiamo "seminato" anche altrove ma ad altri andrà sicuramente peggio».

Nel mirino dell'imprenditore c'è l'Europa, che con il voto del 3 ottobre

I PIÙ LETTI DI ECONOMIA

ULTIME NOVITÀ

Dal catalogo del Sole 24 Ore

SCOPRI ALTRI PRODOTTI >

LE GALLERY PIÙ VISTE



**ITALIA** | 4 novembre 2018  
 Le immagini del disastro in Sicilia



**MODA** | 5 novembre 2018  
 Gucci organizza a Los Angeles la serata più "fashion" della West Coast



**ITALIA** | 3 novembre 2018  
 La Grande Guerra raccontata e fotografata



**ITALIA** | 3 novembre 2018  
 Maltempo, il bellunese in ginocchio



**MODA** | 31 ottobre 2018  
 Multicolor sotto la pioggia: 50 accessori per un autunno piovoso

ha alzato ancora una volta l'asticella per i target di riduzione delle emissioni, dando un'ulteriore colpo alla già non brillantissima immagine dei motori diesel, ormai colpiti da limiti e divieti prospettici in molti paesi d'Europa. Un guaio non solo per Casati, che grazie ai componenti per motori endotermici realizza il 90% dei ricavi della fonderia di famiglia, ma per centinaia di altre aziende che su queste tecnologie hanno sviluppato nel tempo il proprio business. Il voto del Parlamento europeo accelera comunque un trend già in atto, che vede da anni (anche prima del dieselgate) un calo di preferenze per il gasolio: dal 55% di quota di mercato nel 2012 in Europa siamo già scesi al 38%, mentre in parallelo le motorizzazioni alternative crescono a tassi del 50%, ormai (sono al 5,5%) oltre il livello della nicchia marginale. Un prima stima identifica in cinque miliardi il giro d'affari legato ai motori a gasolio, che per il Centro per l'innovazione e la mobilità automotive (Cami) coinvolge il 7% delle aziende componentiste e oltre 17.000 addetti della filiera. Ma la quota di aziende in allerta pare di molto superiore, tenendo conto che ben il 30% dei fornitori (650 aziende, su un totale di 2190), come evidenzia l'Osservatorio sulla componentistica italiana, prevede danni alla propria competitività dalla diffusione del motore elettrico. Anche perché, come osserva il responsabile innovazione di Amma Francesco Mosca, il nuovo propulsore si realizza con una quarantina di pezzi, rispetto ai tremila di un motore diesel. Tra frizioni e ingranaggi, differenziali e trasmissioni, centraline e sistemi di scarico, anche andando oltre i motori è difficile trovare un'oasi immune ai cambiamenti, anche perché per tutti inciderà comunque il tema dei pesi, da alleggerire per migliorare l'autonomia. La filiera italiana è pronta? A giudicare dai dati pare di no. Tra le aziende intervistate solo il 19% ha partecipato a progetti di sviluppo di powertrain elettrici o ibridi, poco meno del 70% ha dichiarato di non aver seguito alcuno sviluppo di nuove tecnologie. E a pesare è certamente l'inerzia di Fca, primo cliente del settore (vale in media il 42% dei ricavi), costruttore che di fatto è ancora all'anno zero nell'avviare un piano strategico nel campo delle motorizzazioni elettrificate.

«Certo questa situazione pesa. Anche se alcuni progetti come la Renegade ibrida o la 500 elettrica stanno partendo - spiega Giuseppe Barile, presidente dei componentisti Anfia - e quindi possiamo avere un moderato ottimismo. Quel che è certo è che la filiera non può vivere solo di internazionalizzazione. La transizione è un'opportunità ma è troppo rapida, ora la gente è disorientata, molte famiglie rinverranno gli acquisti e per il 2019-2020 prevedo un mercato in calo. Ad ogni modo, la filiera può recuperare il gap a patto di agire subito: metà del comparto, cioè 80mila addetti, sarà coinvolta in questa rivoluzione».

Che tuttavia non avrà di certo solo “sconfitti”. I produttori di scocche in alluminio, ad esempio, avranno maggiore mercato, così come quanti sono cresciuti nel tempo grazie all’elettricità. È il caso di Marsilli, produttore lombardo di sistemi di avvolgimento e assemblaggio per bobine e motori. «Già oggi in una vettura ci sono almeno un centinaio di piccoli motori elettrici - spiega il direttore finanziario Corrado Perego - e a tendere saranno almeno il doppio. E poi ci saranno i motori, con molti nuovi progetti in partenza e alcuni già avviati: un fornitore di Tesla, ad esempio, ci ha appena commissionato due intere linee produttive per meccanismi di raffreddamento delle batterie». Marsilli è da anni in crescita a doppia cifra e nel 2019 punta a superare i 100 milioni di euro: quasi il doppio rispetto a due anni fa.

© Riproduzione riservata

ARGOMENTI: [Amma](#) | [Giacomo Casati](#) | [Cami](#) | [Francesco Mosca](#) | [Europa](#) | [Giuseppe Barile](#) | [Corrado Perego](#) | [Imprese](#)


**T** [Per saperne di più >](#)

 **0 COMMENTI**  
Partecipa alla discussione

Scrivi un commento...

[Disclaimer](#)

**Pubblica**

 **0 Commenti** | [Aggiorna](#)

[VEDI TUTTI I COMMENTI](#) ▲

 [Carica altri commenti](#)

FOTO

24

24

24

24