

L'INCHIESTA

Un piano in 4 mosse
per salire a bordo
dell'auto elettrica

L'auto cambia marcia. E corre verso la mobilità a basse emissioni. La componentistica piemontese ha le competenze ma non è ancora pronta per la rivoluzione elettrica. Ecco il piano di Confindustria per ricaricare le batterie dell'indotto.

a pagina III

L'INCHIESTA

La corsa di Torino per non perdere il «treno» della mobilità elettrica
Consorti per produrre batterie, accordi di filiera tra Pmi, «area di crisi» e Mtcc
Ecco l'agenda di Confindustria per rilanciare l'indotto delle quattro ruote

Un piano in 4 mosse Per l'auto elettrica

Torino rischia di «scendere» dall'auto. Se non riuscirà a salire in tempo, ed è già in ritardo, a bordo della mobilità a trazione elettrica e della guida autonoma: il futuro ormai prossimo della rivoluzione dei trasporti. Per questa ragione Confindustria sta lavorando a un piano di rilancio del settore che riguarda tutto il Paese ma parte proprio dal capoluogo piemontese.

Un'agenda al cui centro c'è la batteria delle auto elettriche e la sua filiera. Sul territorio ci sono le competenze ma sono frammentate in una miriade di piccole aziende della componentistica. Il valore aggiunto dell'auto 4.0 rischia di essere prodotto altrove: in Oriente, in Francia e Germania che investono miliardi nelle nuove giga-factory. Il piano degli industriali, si occuperà anche di attrarre gli incentivi del governo su «Torino area di crisi complessa», promuovere gli incroci tra filiere diverse e richiamare aziende importanti che hanno competenze sull'automotive da inserire nell'MTCC (Manufacturing Technology and Competence Center). La rivoluzione è già iniziata, da Eaton che ha aperto una sede sull'auto del futuro in città agli spinoff del Politecnico che si sono lanciati nel business della mobilità elettrica.

La filiera deve ricaricare le batterie

«Siamo interessati a capire come l'elettrificazione dell'auto impatterà sulla filiera — ha dichiarato Dario Gallina presidente di Unione Industriali di Torino —. Il settore cresce a doppia cifra, bisogna che le aziende trovino la strada, dalla marmitta ai radar, pensando anche a incroci tra filiere differenti. Fca con la 500E ha dato la linea, ora deve cambiare passo tutto l'indotto». crescita del settore sarà molto

rapida, dicono i dati di una recente ricerca condotta da Deloitte. E tutta la filiera, a Torino e in Piemonte, dovrà correre per rimettersi in pista. Dove c'erano le marmitte, si produrranno sistemi di raffreddamento, le componenti motore si trasformeranno con l'ausilio dei sensori di Internet delle cose. Si prevede entro il 2030 un aumento di auto elettriche tra l'8 e il 24%.

Ora bisogna gestire la transizione. «Incido- no su questa previsione — spiega Luigi Onorato partner di Deloitte — la riduzione dei costi delle batterie, l'aumento delle offerte commerciali, il miglioramento della percezione dei consumatori, la crescita dei modelli di sharing mobility elettrici». La diffidenza dei consumatori resta legata soprattutto all'autonomia garantita dalle batterie, oggi inferiore ai 400 chilometri. «L'evoluzione verso l'elettrico non andrà a cancellare completamente la mobilità «tradizionale» — chiarisce Marco Rollero, direttore mercato Emea di Eaton — Entreranno nuovi competitor, soprattutto aziende intelligenti e meno capitalizzate che si affacceranno. Noi stessi abbiamo convertito le competenze che avevamo sul settore elettrico industriale, verso il green». Una società, Eaton, che fattura 21 miliardi di dollari a livello mondiale, con la nuova divisione automotive che ha il quartier generale a Torino, con 350 milioni di fatturato. «Noi siamo tra i primi ad aver creduto nell'elettrico — dichiara Gianluca Forneris, titolare dell'azienda insieme al fratello Paolo e vice presidente del gruppo carrozzieri Anfia — nel 2009 abbiamo iniziato a produrre la Bluecar di Bolloré ma la produzione è legata alla logistica, e al momento i progetti elettrici non raggiungono i volumi produttivi». Un altro punto

dolente sono gli incentivi, non condivisi da tutti.

«Per l'elettrificazione dell'auto — dichiara Paolo Pininfarina presidente della capogruppo — sono previsti investimenti nel mondo per 350 miliardi di dollari entro gli anni '20 di cui 135 solo in Cina. Non si torna indietro, ma non sono d'accordo con gli incentivi per come sono strutturati. È meglio investire a supporto della ricerca e accompagnare la filiera verso l'economia circolare».

Più tecnologia ma meno lavoro

L'universo della componentistica automotive in Piemonte conta 750 aziende che costituiscono che il 35% del comparto nazionale. Nel 2017 il giro d'affari stimato è di 18,4 miliardi di euro, il 40% circa del fatturato italiano del

comparto. La filiera produttiva piemontese è ancora frammentata in realtà imprenditoriali di piccole dimensioni: in termini di fatturato, il 58% sono Pmi e faticano a spingere l'acceleratore sulla transizione tecnologica.

E rischiano anche i lavoratori. Il bacino occupazionale stimato in oltre 58mila addetti, si è ampliato nel corso dell'ultimo anno. Ma le previsioni per il futuro non sono così rosee. «È tutto da verificare — dice Edi Lazzi leader Fiom Cgil Torino — ma la sensazione è che alla riduzione del 30% dei componenti del motore, corrisponda una riduzione in proporzione di personale. Alcuni sono già tagliati fuori, come i componentisti che producono tubi di scappamento, mentre sulle trasmissioni ci potrà essere qualche trasformazione».

Laura Siviero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ai nastri di partenza del chilowattora

LA COMPONENTISTICA IN PIEMONTE

		2017	2016	Var.%	2017	2016	Var.%
	IMPRESE	Fatturato auto (min €)	Fatturato auto (min €)	Fatturato auto	Addetti auto	Addetti auto	Addetti auto
				2017/2016			2017/2016
Subfornitori	225	1.300	1.198	8,5%	7.479	7.422	0,8%
Subfornitori (lavorazioni)	94	451	395	14,2%	2.005	1.954	2,6%
Specialisti*	234	7.685	7.374	4,2%	21.606	21.015	2,8%
Specialisti (aftermarket)	88	773	743	4,0%	2.343	2.318	1,1%
Engineering & Design	83	682	661	3,2%	4.624	4.462	3,6%
Sistemisti/modulisti	38	7.496	6.894	8,7%	20.513	20.531	-0,1%
TOTALE	762	18.387	17.265	6,5%	58.570	57.702	1,5%

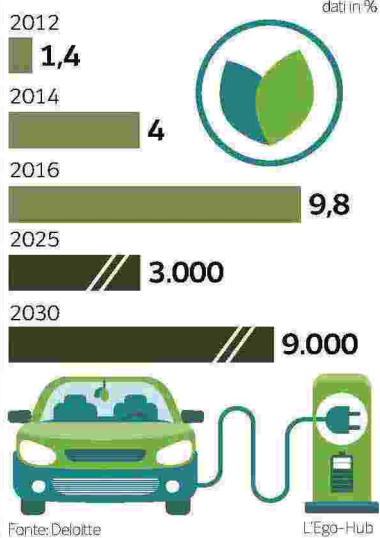
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

* specialisti pun telematica e motorsport

PROGETTI DI MOBILITÀ GREEN

	E&D	Fornitori di moduli e sistemi	Specialisti Aftermarket	Specialisti	Subfornitori
Hanno partecipato a progetti utilizzando queste tecnologie	55%	67%	16%	38%	20%
DI CUI (RISPOSTA MULTIPLA)					
Guida autonoma	18%	13%	0%	12%	19%
Motorizzazioni e powertrain elettrici e ibridi	55%	75%	75%	52%	50%
Veicolo connesso	18%	13%	50%	16%	6%
Fuel cell	18%	0%	0%	4%	6%
Nuovi materiali	64%	50%	0%	52%	13%

LE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA



1,2 MILIONI

È il numero di auto elettriche immatricolate nel mondo nel 2017. Fino a ottobre 2018, ne sono state vendute 1,3 milioni. In Italia: 5 mila

