

Urgente un piano per la riconversione della componentistica

Stellantis riconvertirà la fabbrica di motori di Termoli in una delle tre Gigafactory che il gruppo realizzerà in Europa

Automotive / 3. Oltre il 70% dei fornitori italiani lavora sui motori tradizionali (benzina e diesel) e i posti a rischio sarebbero circa 70mila

Filomena Greco

Una trasformazione radicale, quella che sta affrontando il mondo dell'automotive, indotta dalla normativa europea sul taglio delle emissioni al 2035 e complicata dalla crisi dei semiconduttori, che sta condizionando mercato e cicli produttivi da quasi due anni. La strada è comunque segnata, come dimostrano alcuni indicatori. Due su tutti: il 53,1% delle automobili prodotte in Italia è elettrificata (dalle Mild Hybrid alle full electric) - era il 40% nel 2021 - con il 66% dei modelli prodotti destinati ai mercati esteri, percentuale più che raddoppiata in sei mesi. L'ultimo rapporto sulla componentistica automotive italiana curato dall'Anfia e dalla Camera di commercio di Torino, in fase di aggiornamento, scatta la fotografia di un comparto in forte evoluzione. La percentuale di fornitori posizionati su motori a benzina e diesel rimane elevata, supera il 70%, ma almeno la metà delle imprese lavora anche sui powertrain elettrificati e in media un'azienda su tre ha partecipato a progetti di sviluppo di nuovi powertrain.

«Le imprese della filiera italiana sanno che la transizione va affrontata in maniera proattiva - evidenzia Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia - ma per molte realtà, 450 circa, ancora focalizzate sui motori a combustione, la strada da fare è an-

cora lunga e non priva di difficoltà. Non solo per le risorse da investire in ricerca e sviluppo, innovazione, riconversione degli impianti, formazione e riqualificazione degli addetti, ma anche perché tutto questo dovrà avvenire nel contesto di una congiuntura molto sfidante, tra crisi energetica, inflazione e strozzature nelle catene di fornitura». Serve, dunque, una exit strategy condivisa e strumenti adeguati a sostenere le aziende in una fase di grande trasformazione, per evitare quei 70mila esuberanti stimati da Clepa, l'associazione che in Europa rappresenta i fornitori delle case produttrici.

Il piano Auto messo in campo dal Governo Draghi vale circa un miliardo all'anno, da qui al 2030, tra sostegni alla domanda (Ecobonus) e aiuti destinati alle imprese in riconversione, come contratti di sviluppo e accordi di innovazione. I big player hanno già iniziato, Stellantis riconvertirà la fabbrica di motori di Termoli in una delle tre Gigafactory che il Gruppo realizzerà in Europa, Iveco avvierà le linee di assemblaggio di bus elettrici nello stabilimento di Foggia e a Torino ha realizzato un'area produttiva dedicata alla linea di chassis per il truck elettrico Nikola. La sfida però è sostenere le imprese della componentistica verso lavorazioni che "promettono" percentuali di crescita a due cifre.

L'Italia conta importanti realtà già posizionate sulla mobilità del futuro

come Eurogroup, Ufi Filter (sistemi di raffreddamento), Abb che in Toscana costruisce sistemi di ricarica, Idra Group per presse destinate a scocche leggere, Intercable (cavi per alto voltaggio), Loccioni (macchinari per test su motori elettrici), solo per citarne alcuni. Anche se «non esistono ancora veri e propri distretti industriali specializzati sui sistemi elettrici, bensì campioni di filiera che possono giocare un ruolo trainante sugli altri attori della supply chain». A fotografare una fase di forte trasformazione sono due aziende che producono pompe e sistemi di gestione dei fluidi a bordo. «In questo momento - spiega Matteo Cosmi, ad di Industrie Saleri, da 80 anni nel settore auto - stiamo concentrando il 90% di investimenti e risorse su sistemi destinati alle auto ibride elettriche, che per ora valgono il 5% dei ricavi. Si tratta di una scommessa sul futuro da accettare per produrre componenti essenziali per garantire efficienza alle batterie». Gli fa eco Diego Andreis, responsabile della Fluid-o-tech, nell'automotive da 15 anni: «Stiamo lavorando per sviluppare nuove soluzioni in tre aree: raffreddamento batterie, sensoristica per guida autonoma e idrogeno. Si tratta di una scommessa industriale e tecnologia, oltre che di mercato, che stiamo portando avanti con player in Asia e Usa, sia Tier 1 che produttori di auto sportive, in co-design».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA



Batterie elettriche. Una fase della produzione

450

SERVE UNA EXIT STRATEGY

Numero di imprese italiane della componentistica auto interamente focalizzate sui motori a combustione: per loro la strada è ancora lunga

