

Electrify →

Innovazione

L'industria alla rincorsa dell'auto elettrica

Filiera in ritardo: al lavoro sull'elettrico solo la metà dei componentisti. L'area powertrain, dove l'Italia eccelle, è quella più a rischio. Ancora limitati i casi di successo

di Luca Orlando

31 ottobre 2021



▲ (Sergii Chernov - stock.adobe.com)



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 7' di lettura



Fino al 2016, zero. Non che l'azienda andasse male, anzi. Ma fino a quel momento il business di statori e rotor, componenti chiave per motori elettrici, si era sviluppato altrove: nell'industria, nei sistemi di controllo, negli elettrodomestici. Poi, cinque anni fa, per **Eurogroup Laminations** è arrivata l'auto.

Da lì in avanti per il gruppo milanese l'effetto sui conti è stato dirompente, con quell'ordine solitario trasformatosi oggi in commesse pluriennali complessive per 2,5 miliardi di euro. Piazzate dai big dell'auto globale, da Volkswagen a Porsche, da Ford a Gm, gruppi che costringono l'azienda a continui ampliamenti produttivi, facendo ritoccare di volta in volta verso l'alto i budget. Se nel 2020, comunque anno di crescita, i ricavi hanno superato i 420 milioni di euro, ad agosto 2021 quel livello è già stato raggiunto, inquadrando un target di fine anno che sfiora i 600 milioni di euro.

Pubblicità
Loading...



La regola? Purtroppo no. Per la nostra filiera di componentisti legati all'auto, area vasta da 2200 aziende, 160mila addetti e 45 miliardi di ricavi (dopo il crollo di 5 miliardi del 2020), la crescita esplosiva delle motorizzazioni elettriche è al momento più una minaccia che non un'opportunità.

E non potrebbe andare diversamente, del resto, tenendo conto che l'elettrico "puro", senza l'assistenza di un motore tradizionale in appoggio (in modalità ibrida o plug-in) riduce in modo consistente la quantità di componenti necessari, facendo sparire o quasi intere aree della componentistica legate alla propulsione, alle trasmissioni, agli scarichi.

Lo studio **Roland Berger** realizzato per **Anfia** è abbastanza eloquente: l'85% dei componenti della sezione power train, quella in cui si concentrano circa 70mila addetti, quasi la metà dei dipendenti del settore in Italia, diverrà obsoleto. E non solo per il cambiamento in termini di propulsione ma anche per un semplice calcolo matematico: nel complesso passando da modelli tradizionali a quelli elettrici, i componenti necessari per un veicolo scenderanno di quasi un ordine di grandezza, da 1400 a 200.

Se alcuni sistemi nell'elettrico "puro" spariscono del tutto (serbatoio, tubi di scarico ecc...) altri componenti tradizionali, tra cui sistemi di raffreddamento e di trasmissione dovranno essere comunque aggiornati in modo radicale, tenendo conto anche del fatto che nelle motorizzazioni ibride il propulsore termico è mediamente di dimensioni inferiori, richiedendo quindi la riprogettazione di numerose parti.

Ostacoli e rischi di sviluppo non banali. Perché se per Eurogroup, in fondo, la transizione è stata "dolce", attraverso un upgrade tecnologico e produttivo innestato comunque su lavorazioni e componenti che facevano già parte del Dna aziendale, per un'azienda che vive sulle testate per motori tradizionali, oppure per chi si occupa dei getti per i sistemi di scarico, la transizione è certamente più ostica.

A livello europeo la transizione tecnologia non sarà certo indolore. **Bcg** stima che al 2030 il passaggio all'elettrico lasci sostanzialmente inalterata la massa di addetti coinvolta nella filiera auto, stimata in 5,6 milioni di unità. Stock confermato, tuttavia, tra flussi opposti rilevanti, con 600mila

posti di lavoro persi per effetto della transizione e altrettanti guadagnati tra sistemi di ricarica, batterie, infrastrutture ecc... Processo rapido e crudele, al termine del quale ci sarà una netta distinzione tra vincitori e vinti.

Avanti adagio verso le nuove tecnologie

Di fronte a questa sfida come si muove la nostra filiera? Un primo ordine di grandezza è fornito dall'Anfia, associazione di categoria che raggruppa anche i numerosi componentisti. Nelle ultime valutazioni è considerato a rischio il 30% dell'universo (circa 600 aziende), la quota di imprese che oltre a non realizzare alcun ricavo in questo settore di sviluppo non ha neppure avviato progetti di ricerca e sviluppo in questo senso.

L'ultima edizione dell'Osservatorio sulla Componentistica evidenzia comunque un universo in evoluzione. Se infatti guardando alle imprese rispondenti all'indagine, la percentuale di fornitori che si descrive come posizionata sul comparto dei motori a benzina e diesel rimane molto elevata (rispettivamente 72,8% e 77,9% dei rispondenti), è significativa anche la percentuale di quanti si posizionano (oltre al resto) sui powertrain elettrificati, pari al 47,5%. Consistente è anche la percentuale di componentisti che si descrive come posizionata sulle alimentazioni a metano e/o GPL (29,7%, su un mercato interno importante, che conta intorno al 9% delle immatricolazioni oltre alle trasformazioni dei veicoli circolanti).

Da segnalare il dato, da ritenersi confortante alla luce dell'andamento del mercato, delle aziende che si posizionano esclusivamente sulle motorizzazioni diesel, che risulta pari all'11,2%, non troppo ampio dunque. Da segnalare, inoltre, il 6,9% di rispondenti che si dichiarano posizionati sulle fuel cells, una delle tecnologie più promettenti per il futuro.

Essere posizionati, tuttavia, non significa necessariamente avere già prodotti sul mercato o realizzare una quota rilevante del proprio business sfruttando la crescita delle nuove motorizzazioni. Studi definitivi sul tema non esistono, solo ordini di grandezza. La ricerca realizzata da Ambrosetti-The European House per Motus-E traccia un perimetro molto più ristretto, appena 160 realtà che hanno imboccato con decisione questa strada arrivando sul mercato, universo molto più ristretto rispetto al migliaio di componentisti stimato dall'indagine Anfia.

Chi lo ha fatto, ad ogni modo, sta portando a casa risultati interessanti, puntando su prodotti nuovi legati alla domanda esplosiva di motorizzazioni alternative oppure su un ridisegno dei prodotti attuali in chiave di alleggerimento ulteriore.

Come **Cecomp**, ad esempio, costruttore piemontese di parti di carrozzeria che grazie alla propria esperienza nell'alluminio ha ottenuto una maxi-commessa da 25mila scocche per il nuovo investimento del gruppo elvetico Micro per realizzare Microlino, l'erede elettrica della storica Isetta Bmw, che pare aver già raccolto 24mila prenotazioni.

«Il contratto attuale riguarda 25mila vetture - spiega l'imprenditore Gianluca Forneris - e per noi il progetto in prospettiva potrebbe valere anche 200 milioni di euro. Già il prossimo anno nel nuovo impianto puntiamo a realizzare 25 vetture al giorno, nel complesso ci saranno una settantina di posti di lavoro aggiuntivi: è decisamente un business interessante».

Spazi di business nell'auto si aprono anche per aziende che lavorano nell'area dei test, come **Angelantoni**. Che proprio lo scorso anno attraverso Angelantoni Test Technology ha vinto una gara per la fornitura a Bmw di 103 camere climatiche per un valore di 8 milioni di euro. Impianti utilizzati per mettere alla prova le batterie in condizioni termiche estreme, simulando tutti gli ambienti in cui si può trovare un'auto nel suo ciclo di vita, da quelli più freddi a quelli più caldi.

«Gli ordini stanno arrivando anche oltre le attese - spiega il presidente Gianluigi Angelantoni - e al momento abbiamo un backlog che ci garantisce anche più di un anno di lavoro».

Bonfiglioli è al lavoro nei riduttori per furgoni e veicoli urbani sub-compact (le city car), mentre Ima, dopo l'acquisizione di Atop, opera anche nella produzione di macchine e linee automatiche per la produzione di statori e rotor per motori elettrici.

Batterie all'anno zero (o quasi)

La parte più rilevante del nuovo business è però altrove, nella costruzione di nuove batterie, area in cui l'Italia è in posizioni di retroguardia. Le speranze riguardano le iniziative annunciate, come ad esempio la Gigafactory di Scarmagno promessa dall'imprenditore svedese Lars Carlstrom, che dal 2024 dovrebbe dare lavoro a 4mila addetti.

Oppure il nuovo investimento a Termoli a cui partecipa Stellantis, sito che dovrebbe ospitare la terza gigafactory europea del gruppo Acc e che dovrebbe quindi riqualificare l'attuale impianto di produzione di motori.

Faam ha annunciato inoltre che entro la fine dell'anno inizierà a realizzare celle al litio nell'ex fabbrica Indesit di Teverola, utilizzando 75 ex operai Whirlpool in cassa integrazione.

La ricarica

Altro settore in fermento riguarda l'infrastruttura di ricarica a valle, dove invece vi sono per le nostre aziende certamente più opportunità che rischi, tenendo conto del fatto che la rete italiana non brilla per capillarità di diffusione: siamo solo settimi in Europa secondo i dati Acea, con 5 punti di ricarica per ogni 100 km di strade.

Abb ha avviato la costruzione di una nuova fabbrica per colonnine di ricarica in Toscana, a San Giovanni Valdarno. Investimento da 30 milioni

di dollari per un sito da 16mila metri quadri e 180 addetti, operazione che include anche un laboratorio ricerca e sviluppo di 3.200 metri quadrati, destinato alla progettazione e ai prototipi.

Business che intercettano anche alcune aziende italiane, in primis il colosso del settore, **Enel**. Alla fine del primo semestre le colonnine di ricarica installate dal gruppo (attraverso Enel -X) in Italia e nel resto del mondo erano ben 124mila, il 42% in più rispetto all'anno precedente.

In campo anche realtà minori, come la bergamasca **Scame**, 143 milioni di ricavi. I cui dati evidenziano in modo eloquente cosa accade se si riesce ad approfittare di un business in progresso dirompente: se tre anni fa nella business unit della E-mobility operavano 14 addetti, oggi il totale è lievitato a 70. Nello stesso periodo le colonnine di ricarica vendute nel mondo sono passate da 2mila a 15mila all'anno.

Opportunità che attira i gruppi strutturati ma anche le start up (secondo il rapporto sull'innovazione energetica dell'Istituto per la Competitività (I-Com), oggi sarebbero attive in Italia quasi 1.500 nuove realtà nel settore dell'energia, con un tasso di crescita medio annuo del 61%), come ad esempio la milanese **Easy Charge**, che punta a supportare Comuni, strutture ricettive e della grande distribuzione nella gestione della propria rete di erogazione elettrica, ottimizzando le attività di ricarica. E creando anche nuova occupazione. «Al momento siamo dieci - spiega il direttore commerciale Luca Ricci - ma prevediamo di crescere assumendo almeno altre cinque persone in due anni».

Trend is (not) my friend

Se la filiera nazionale è in evidente ritardo, la grande certezza riguarda la rotta da seguire, che pare segnata in modo inequivoco. Prendendo in esame le motorizzazioni alternative, si osserva infatti una crescita esplosiva ormai oltre il livello di nicchia marginale che fino a poco tempo fa caratterizzava il settore. Tra ibride, plug-in ed elettriche pure le nuove immatricolazioni "green" valgono nel primo semestre 2021 il 38% di quota di mercato in Europa (dati Acea, che includono anche il Regno Unito), con crescite esponenziali in tutte le categorie.

Rispetto all'anno precedente, infatti, i modelli plug-in triplicano mentre ibride ed elettriche più che raddoppiano, portando il totale del periodo a 2,5 milioni di unità, come detto quasi il 40% del mercato. Escludendo le ibride e guardando ai soli modelli "ricaricabili" il progresso è esponenziale: quattro anni fa per ogni trimestre se ne vendevano in Europa appena 50mila unità, oggi dodici volte tanto.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [impresa](#) [Italia](#) [Enel](#) [Acea](#) [Indesit](#)

loading...

Brand connect