

Automotive, transizione ecologica in salita “Un'azienda su due non è pronta all'elettrico”

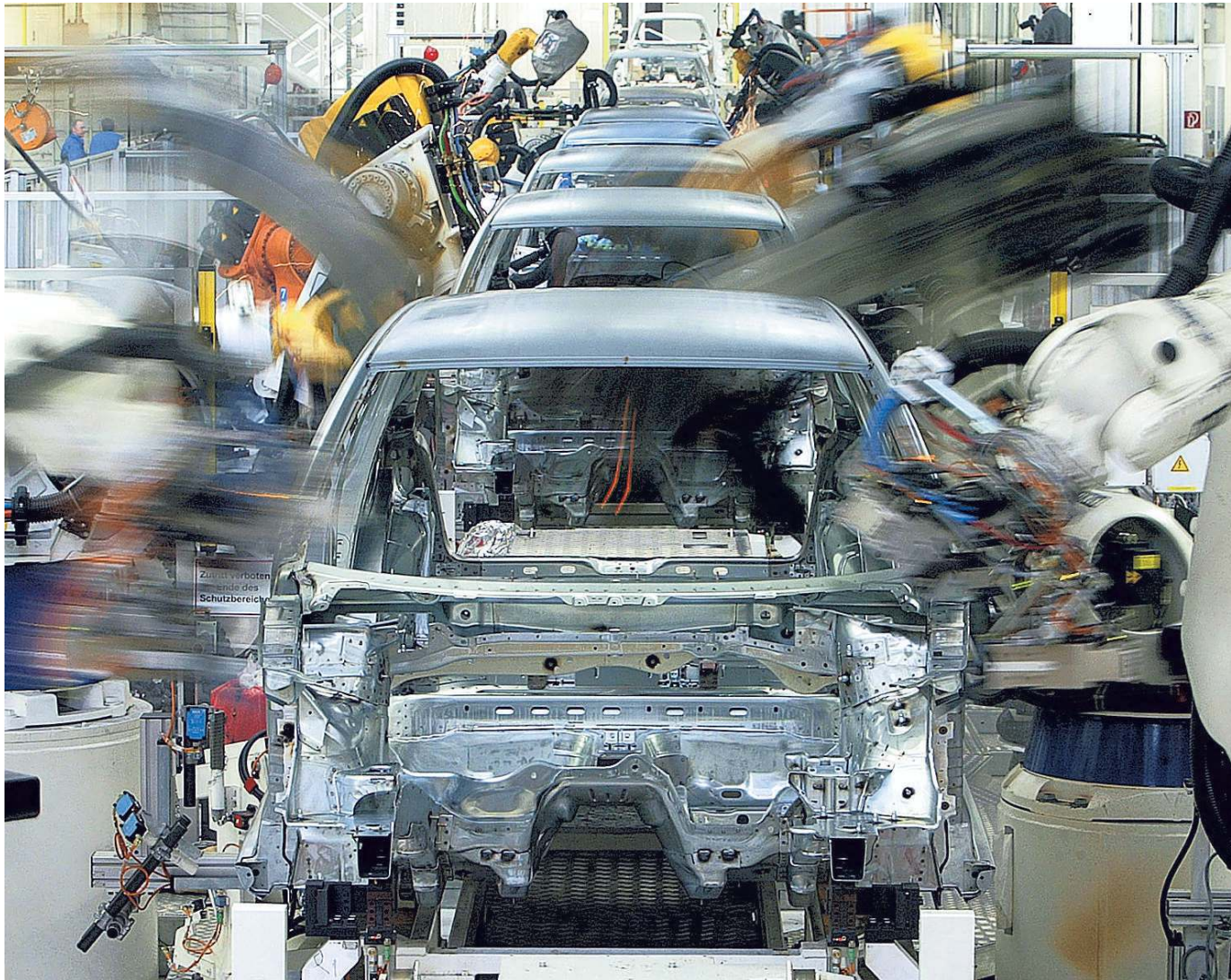
Il settore della componentistica contro il governo: oltre il 70% dei fornitori lavora ancora per diesel e benzina

LEONARDO DIPACO

L'assemblea nazionale Fiom in corso Brescia il ministro del Lavoro, Andrea Orlando, si è dimostrato inflessibile: la scadenza voluta dall'Europa che vede la dismissione dei motori endotermici inquinanti entro il 2035 è un orizzonte temporale imprescindibile. Una doccia gelata addosso a chi invece chiede al governo di spingere per uno slittamento dell'eliminazione delle vetture con motore endotermico. La sfida è delicata e tocca pesantemente la filiera regionale della componentistica, che vede l'esplosione delle motorizzazioni elettriche non sempre come un'opportunità.

Secondo il rapporto 2021 dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) in un mercato in cui i fornitori piemontesi si posizionano ancora principalmente nella produzione dei motori più tradizionali come diesel e benzina - l'84% e il 75% - poco più di un'impresa su due (il 52,5%) non è ancora operativa nel mercato dei motori elettrici o ibridi mentre la partecipazione dei fornitori a progetti per lo sviluppo di motorizzazione e powertrain elettrico o ibrido ha interessato appena il 25% delle 737 imprese che rappresentano la filiera della componentistica automotive in Piemonte. Si tratta di indicatori che confermano l'allarme lanciato dal segretario della Fiom cittadina, Edi Lazzi: «Abbiamo fatto un'indagine e su 23 mila persone impiegate in novanta aziende, 7 mila sono impiegate nella produzione di pezzi che non servono più per le auto elettriche».

Tradotto: secondo i metalmeccanici della Cgil ci sono settemila lavoratori che rischiano di perdere il posto se la loro azienda non viene riconvertita. Anche perché l'elettrico "puro", ossia quello non affiancato da motori più tradizionali, riduce in modo consistente la quantità di



7.000
Sono gli addetti che rischiano il posto nel torinese 70.000 in tutto il Paese

componenti necessari. Vuol dire che intere aree della componentistica legate alla propulsione, l'esempio più lampante sono gli scarichi, rischiano di diventare desuete.

Quello della rincorsa forzata all'infrastrutturazione elettrica è un tema ben noto all'Anfia,

2035
La data indicata dal ministro Orlando entro la quale compiere la transizione ecologica

con l'associazione che già da qualche tempo chiede l'avvio di un piano di politica industriale dedicato alla transizione della filiera automotive nell'ambito di un processo che, se mal gestito, potrebbe costare al Paese 70 mila posti di lavoro. «È ineluttabile il fatto che

nel mondo delle motorizzazioni elettriche ci sia meno lavoro e meno valore aggiunto disponibile, tanto per i costruttori quanto per chi lavora nella componentistica» osserva Marco Stella, vicepresidente di Anfia e presidente del gruppo componenti dell'associazione. La corsa alla riconversione nelle filiere produttive che ruotano intorno al drivetrain elettrico non è esente da ostacoli: «Alle condizioni attuali fare investimenti su larga scala è molto difficile, soprattutto perché si parla di operazioni che non sono alla portata di tutti i player della

componentistica». Fino a poco tempo fa si pensava che investire nei motori elettrici fosse un investimento obbligatorio per un componentista. «Invece oggi sono i costruttori che per dominare il mercato annunciano investimenti per produrre internamente certe componenti che prima reperivano da fornitori esterni» aggiunge Stella, che riferendosi alle parole del ministro Orlando dice: «Il vero problema è che il nostro nemico al 2035 è il Co2, che però si trova nei cosiddetti vettori energetici, non nelle auto». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCO STELLA
VICE PRESIDENTE
ANFIA

Il vero nemico nel 2035 sarà la Co2 che però si trova nei vettori energetici non nelle auto

Su La Stampa



Scontro sulla rivoluzione dell'auto. Fiom, Federmeccanica e Regione compatte si oppongono al ministro del Lavoro, Andrea Orlando, che indica nel 2035 la data per il definitivo passaggio alle auto elettriche: «È troppo presto, serve uno slittamento».

Elmeg fabbrica serbatoi e condotti in plastica “Business diversificato per resistere e adattarci ma serve più tempo”

IL CASO

La Elmeg, azienda che produce componentistica in plastica per il settore automotive, una sessantina di dipendenti, 14 milioni di fatturato nel 2020 e 3 milioni di pezzi prodotti annualmente, per resistere allo tsunami dell'elettrificazione nel mondo dell'au-

to ha diversificato il business. Come? Orientando la produzione su prodotti che non risentono del cambio di paradigma industriale.

Nell'impianto sul territorio - ce ne sono altri due, in Spagna e in Serbia - si trasforma la plastica per realizzare serbatoi, condotti, contenitori. L'impianto piemontese e quello in Serbia forniscono le grandi case automobilistiche



Elmeg è fornitore di case automobilistiche in tutto il mondo

in tutto il mondo, dalla Germania agli Usa, dalla Turchia al Brasile. «La sfida dell'elettrificazione è la priorità che tutti noi che lavora-

mo nell'automotive dobbiamo affrontare. Intanto bisogna capire con largo anticipo quali mosse fare per avere dei prodotti che siano compa-

tibili con il nuovo concetto di veicolo», spiega Gianluca Giordano, amministratore delegato dell'azienda.

A complicare le cose, aggiunge, «c'è il fatto che questo passaggio avviene in un contesto caratterizzato da forti incertezze, dalla pandemia ai caro materiali». Il problema, per chi lavora nell'ambiente, sono soprattutto le tempistiche. «Le aziende come la nostra sanno che se vogliono sopravvivere si devono attivare in autonomia. Ma nelle tempistiche l'ipotesi dello stop ai motori tradizionali a benzina e diesel entro il 2035 è molto pericolosa: serve un approccio di politica industriale tale da dare il tempo alla filiera di adattarsi». La Elmeg si è adattata in

fretta. «Ci siamo concentrati su tipologie di prodotti che non risentissero di questo tipo di influenza. Però sono passaggi rischiosi che richiedono tempo, soldi e una rapida crescita in termini di know how e industrializzazione. La decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni sono fondamentali ma il modo per raggiungere l'obiettivo non può essere uno solo».

Il ruolo dell'impresa, conclude l'imprenditore, «è sicuramente ripensare alla propria strategia: nel nostro caso la chiave è stata l'intuizione di diversificare e identificare tipologie di prodotti che risentissero il meno possibile del cambio di sistema di propulsione». L.D.P. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA