

Automotive. Una filiera da 244 imprese e 32mila addetti

Diesel, dopo l'addio Fca un'azienda su due dovrà riconvertirsi

Il 18% ha già fatto progetti su motori green

Filomena Greco
TORINO

Una filiera che conta 244 aziende e oltre 32mila addetti: sono i numeri della componentistica automotive legata al motore a combustione in Italia, sia a gasolio che a benzina. La fotografia è frutto di una ricerca del Cami, Center for Automotive and Mobility Innovation dell'Università Ca' Foscari di Venezia, condotta nell'ambito dell'Osservatorio sulla Componentistica automotive italiana in collaborazione con Anfia e Camera di commercio di Torino. Si tratta dunque della frontiera industriale dell'automotive italiana, quella maggiormente esposta al cambio di paradigma nei modelli di mobilità, a cominciare dal possibile ridimensionamento del ruolo dei motori termici.

Inoltre la metà dei casi, si tratta di componentisti "puri", cioè impegnati nella produzione esclusivamente di sistemi o componenti destinati ai motori (radiatori, valvole, pistoni, ecc.): 141 imprese, il 7% dell'intera componentistica auto, con oltre 17mila addetti. Per il resto si tratta di aziende che lavorano per la filiera del powertrain tradizionale, ma hanno anche altre competenze più facilmente riconvertibili. «L'eventuale passaggio all'elettrico contribuirà a rendere obsolete le competenze di alcuni fornitori, soprattutto quelli dedicati oggi solo a produzioni legate ai motori endotermici, e richiederà notevoli sforzi in termini di riconversione per molti altri» commenta Francesco Zirpoli, docente di Economia e Gestione dell'Inno-

vazione e direttore del Cami dell'Università Ca' Foscari Venezia.

Per il settore dell'auto, non sarebbe la prima volta che si assiste a una modifica della base tecnologica, degli attori e dell'architettura della filiera. Ma in questa fase la capacità di intercettare l'innovazione sarà essenziale per mantenere volumi e occupazione. «L'unica chance dei fornitori italiani per adattarsi al cambia-

ZIRPOLI (CAMI)

«L'unica chance dei fornitori italiani per adattarsi al cambiamento ed evitare la marginalizzazione è quella di puntare di più sulla ricerca»

mento ed evitare la marginalizzazione - aggiunge Zirpoli - è quella di puntare di più sulla Ricerca e Sviluppo».

Da questo punto di vista le imprese italiane del powertrain non partono da zero e soprattutto stanno guardando alle trasformazioni in atto sul fronte delle alimentazioni alternative. A rivelarlo è sempre l'ultima indagine sulla componentistica italiana: in questo caso lo studio rivela che il 18,4% del campione di aziende attive nell'automotive in generale ha partecipato a progetti riguardanti motorizzazioni o powertrain elettrici, ibridi o a fuel cell, di fatto la tipologia di progetto più presente nella rilevazione.

La variabile tempo non è secondaria in questo processo di trasformazione industriale. E se si guarda ai dati di mercato è an-

cora più evidente: nel 2017 in Europa sono state vendute 135.369 auto elettriche pure, il 48,8% in più dell'anno prima, mentre le auto ibride, quindi con a bordo un motore a combustione accanto alla motorizzazione elettrica, rappresentano la metà delle auto ad alimentazione immatricolate, a quota quasi mezzo milione, cifra che sale se si considerano anche le 143.974 ibride plug in. Le scelte dei decisori pubblici, a cominciare dalla normativa europea sulle emissioni per le nuove motorizzazioni, e gli annunci delle case produttrici potranno accelerare il processo, ma il mercato europeo ad oggi viaggia ad una velocità moderata, con il diesel che ha perso quota ma occupa oltre il 40% delle vendite e le auto a benzina che, per la prima volta dal 2009, sono tornate ad essere la prima alimentazione sul mercato. «Sebbene la quota di mercato dei veicoli con powertrain completamente alternativi al motore endotermico, cioè l'elettrico puro, sia quasi nulla in Europa e, quindi, ancora poco attraente dal punto di vista industriale, essa è destinata a crescere» mette però in guardia Zirpoli. Dal punto di vista industriale, dunque, una potenziale minaccia per i produttori italiani attivi nel powertrain, ma anche una nuova possibilità come evidenzia Andrea Stocchetti, docente di Analisi della concorrenza alla Ca' Foscari: «il passaggio all'elettrico probabilmente comporterà una diversa architettura di prodotto, con possibili nuove opportunità per la filiera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA