



di Ferruccio Venturoli

RIFLESSIONI SULL'ELETTRICO

editoriale di ferro

La rivoluzione dell'elettrico fa bene all'ambiente, ma non sembrerebbe che valga lo stesso per l'industria. Questo vale soprattutto per le tante aziende che producono componentistica automotive e che, da quello che dicono i bene informati, tra una decina d'anni si potrebbero trovare il lavoro dimezzato fino a dover chiudere i battenti.

Il Parlamento europeo ha abbassato ulteriormente l'asticella delle emissioni a cui i Costruttori dovranno sottostare implementando la tecnologia elettrica, per veicoli ibridi e per gli EV, ma per certi versi demonizzando - secondo noi a torto - il motore termico. Sarebbe meglio dire il motore Diesel che, forse non tutti lo sanno, ma è ormai arrivato con le ultimissime generazioni, a un livello di "pulizia" che solo qualche anno fa era follia solo sperare. Dunque l'Europa, colpita da questa vertiginosa e inarrestabile voglia di "emissione zero" ha, di fatto deciso che il Diesel è il diavolo e che, con l'elettrico, si va in paradiso.

a mezzo milione di italiani della filiera automotive. Ancora non si sa se ci ha "preso", ma sicuramente non ha detto una castroneria. E questo anche per un motivo "tecnico" e piuttosto semplice: il motore elettrico è costruito con meno di una cinquantina di componenti, una cifra nettamente inferiore ai circa 3mila pezzi di cui ha bisogno un'unità Diesel. Qualche anno fa nelle nostre strade ogni tanto ci si imbatteva nell'insegna di un carburatorista o di un radiatorista; botteghe ormi sparite. Così, allo stesso modo, salutando il cambio manuale, i differenziali, le frizioni e sistemi di scarico solo per dirne alcuni, i motori dei veicoli di domani non avranno bisogno di carburatori e dei numerosi collettori, oggi in abbondanza sui mezzi con motore endotermico.

L'ESEMPIO DELLA FONDERIA CASATI

In Italia e in Europa, ci sono centinaia di aziende che da mezzo secolo producono i componenti necessari a quei sistemi; in pochi anni saranno obsoleti. Rimarrà solo chi sarà in grado di adattarsi alle nuove esigenze dell'industria automotive, ma non sarà facile per costi e strumenti all'interno delle fabbriche.

Un esempio, piuttosto recente, è quello della Fonderia Casati di Varese, un'impresa che deve il 90% dei ricavi all'industria automotive. Stando a quanto riporta il Sole 24 Ore, un importante contratto milionario con la Renault per la fornitura di collettori di scarico da 120mila pezzi l'anno, che doveva terminare nel 2023, è stato ritrattato e terminerà nel 2020 causando un danno notevole all'azienda.

Come la Fonderia Casati sono tante le aziende che potrebbero andare incontro a crisi profonde, soprattutto per la velocità con la quale la "voglia di elettrico" è cresciuta, senza, di fatto, dare il tempo al settore di accorgersene. ●



IL DIESEL COME IL DIAVOLO

Intorno al motore Diesel, cioè intorno alla normale produzione di serie, gravitano migliaia di piccole e grandi aziende che forniscono la componentistica e che danno da lavorare a centinaia di migliaia di persone. Se la mobilità elettrica porterà nuovo lavoro nel settore energetico (più che nell'automotive), molte aziende, circa il 30% di chi produce componenti e che da lavoro a quasi un milione di persone, sono piuttosto spaventate.

Più o meno un anno fa, in un'intervista, il presidente di **AsConAuto** Giorgio Boiani prevedeva che l'arrivo della mobilità elettrica sarebbe costato il lavoro