

«Tra dieci anni un'automobile su due sarà con motore elettrico»

L'analisi di un comparto in forte cambiamento
Sivieri: «Fenomeno che pesa sulle nostre aziende»

Apindustria

Stefano Martinelli

BRESCIA. Il futuro della mobilità, italiana e mondiale, è elettrico. Un'affermazione che può non rappresentare una novità ma, tra tante supposizioni, pareri e soprattutto incertezze, sono per una volta i dati a confermarlo.

«Nel 2030 le auto elettriche immatricolate in Italia rappresenteranno il 50% del totale, il 70% nello scenario più positi-

no utilizzata rispetto a quella privata) ogni tre veicoli, numeri positivi ma da leggersi in relazione con il numero di auto elettriche immatricolate: queste verosimilmente saranno solo l'1% del totale a fine 2019. «Quando si parla di automotive però non si può fare a meno di comprendere anche altri aspetti - aggiunge Paolo Benedet, partner associato della McKinsey and Company -. Oltre all'elettrificazione, che non è il futuro ma è il presente, peseranno molto altri fenomeni quali la guida autonoma, la connettività e la digitalizzazione dei veicoli, le smart cities e la sharing mobility».

report energy e strategy del Politecnico di Milano, durante il convegno sul futuro dell'automotive organizzato da Apindustria Brescia. Ad avvalorare tale scenario anche le previsioni di vendita dei veicoli elettrici nel 2025 fatte dalle case produttrici «che si sono poste l'obiettivo del 25% sul totale» aggiunge Franzò.

I timori. Un'indicazione chiara, in grado in parte di dissipare l'incertezza che aleggia attorno al comparto «e che pesa sulle nostre aziende, le quali vogliono certezze» sottolinea il presidente di Apindustria Brescia Douglas Sivieri. Anche il Bresciano, «secondo polo italiano della componentistica» spiega il docente del dipartimento di Economia e management all'università di Brescia Claudio Teodori, monitora con attenzione l'evolversi dei trend dell'elettrico, «il cui sviluppo è anche legato alla diffusione delle infrastrutture di ricarica».

Sotto questo punto di vista l'Italia dispone di un punto di ricarica pubblica (molto me-

diata rispetto a quella privata) ogni tre veicoli, numeri positivi ma da leggersi in relazione con il numero di auto elettriche immatricolate: queste verosimilmente saranno solo l'1% del totale a fine 2019. «Quando si parla di automotive però non si può fare a meno di comprendere anche altri aspetti - aggiunge Paolo Benedet, partner associato della McKinsey and Company -. Oltre all'elettrificazione, che non è il futuro ma è il presente, peseranno molto altri fenomeni quali la guida autonoma, la connettività e la digitalizzazione dei veicoli, le smart cities e la sharing mobility».

Se infatti il comparto automotive è globalmente in calo, «con l'elettrico che soppianterebbe quasi completamente i motori a combustione interna» afferma il fondatore e ceo della Rms Alessio Facondo, gli scenari di sviluppo sono vasti. «L'elettrico pone davanti a nuove sfide e le nostre imprese possono vincerle entrando nel mercato con soluzioni integrate, facendo gruppo - sottolinea Benedet -. Al contempo però bisogna aggiornare le competenze legate alla produzione, aggiungendo in azienda saperi quali l'elettromeccanica, lo studio dei materiali compositi, l'intelligenza artificiale e big data». //



Colonnine. L'Italia attualmente dispone di un punto di ricarica pubblica ogni tre veicoli. Le colonnine private sono le più utilizzate

IL CONVEGNO. In Apindustria confronto ad hoc

Automotive, Brescia «sarà protagonista nel cambiamento»



Una fase del convegno organizzato nella sede di Apindustria Brescia

Facondo: «Ha la capacità per trovare spazio in un mercato che evolve. È una realtà competitiva»

Marta Giansanti

Entro il 2030 in Italia il 46% delle immatricolazioni sarà rappresentato da automobili elettriche, ma continuerà a circolare un parco auto obsoleto. E quanto emerso dal convegno «Automotive, prospettive di un settore in cambiamento», organizzato nella sede di Apindustria Brescia, moderato da Claudio Teodori docente del dipartimento di Economia e management dell'università degli studi di Brescia.

Un'evoluzione del comparto che mostra difficoltà evidenti. «Lo sviluppo della produzione di batterie per le vetture elettriche in Europa è ancora molto in ritardo - ha illustrato Alessio Facondo, fondatore e amministratore delegato di Rms, affiancato da Si-

francesco Franzò, responsabile Smart mobility report, energy & strategy e da Paolo Benedetto, di McKinsey & Company -; sarà difficile recuperare il terreno perso. Un quadro reso ancor più complicato dalla disponibilità delle materie prime in mano quasi completamente alla Cina».

Molti i fattori di rischio per le imprese coinvolte nella filiera, tra cui la riduzione massiccia delle componenti automobilistiche, ma altrettante le opportunità. «L'industria bresciana è da sempre una realtà competitiva - ha aggiunto Facondo -. Un'eccellenza nei processi produttivi, nella disponibilità di personale qualificato e di tecnologie all'avanguardia e trasversali e può contare su un polo universitario che supporta e presidia la ricerca nei processi primari. Di conseguenza, in questo periodo di transizione che durerà circa quindici anni, sarà in grado di farsi spazio in un mercato in trasformazione». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Economia

Il lungo addio di diesel e benzina e l'elettrico come dato di fatto

Ieri il convegno in Apindustria: sopravviveranno i componentisti che si adattano

Pensi all'automotive e immagini subito l'elettrico di domani ma la mobilità sta cambiando così rapidamente che lo sguardo deve essere largo. E così scopri che anche la guida autonoma è scommessa sempre più concreta o, ancor più, che si stima che da qui al 2035 un terzo dei chilometri verranno percorsi in *share mobility*, ovvero con veicoli non di proprietà.

A tracciare tali scenari ieri è stato Simone Franzò (Politecnico di Milano), uno dei relatori del convegno promosso da Apindustria sulle prospettive dell'automotive. «Siamo uno dei poli principali dell'automotive — ha ricordato il presidente di Api Douglas Sivieri —: ovvio che siamo interessati alle trasformazioni in atto». L'elettrico cresce ma se guardi all'oggi è ancora marginale o quasi. Però la crescita è esponenziale, in un anno le auto elettriche (o ibride) in circolazione sono passate da due a tre milioni e, soprattutto, ci sono le fughe in avanti di alcuni Paesi. In Norvegia ormai una immatricolazione su due ha a che fare con l'elettricità. E in Italia? Siamo nel Sud Europa, i redditi sono un



Produzione
La linea di montaggio di un motore endotermico Honda in Thailandia

po' più bassi, le cose vanno peggio ma la tendenza è questa comunque. Il totale delle vendite oggi è intorno all'1% ma dall'aprile scorso, grazie a ecobonus incentivanti, c'è stata una ulteriore impennata. L'aspetto economico conta e le agevolazioni (possibilità di girare in ztl, parcheggi e bollo gratuiti, etc) cambiano la prospettiva.

Al Politecnico hanno studiato, fatto stime, confronti: «Se questo tipo di supporti sono bassi l'auto elettrica ini-

zia a costare meno dopo cinque anni — ha detto Franzò —. Se i supporti sono alti, come in Alto Adige, l'auto elettrica pareggia subito il conto». Le infrastrutture ci sono, più di quanto si pensi, ma dovranno crescere ancora perché il tema non è il «se» ma il «quando». Stime a riguardo? «Nel 2025, secondo le medie fatte tra i produttori di automobili, il 20-25% delle immatricolazioni riguarderà automobili elettriche». Nel 2030 potrebbe esserlo un'auto-

bile su due, o anche più. Questo è il quadro dopodiché, come ha osservato ieri Paolo Benedetto (Associate Partner McKinsey & Company) l'economia, soprattutto quella previsionale, non è una scienza esatta e ci sono tante incertezze sotto il cielo, tra guerre commerciali e dei dazi, effetti della Brexit ancora da quantificare, crollo delle vendite del diesel, crisi del debito e per cui non tutto è prevedibile. Però sì, la tendenza chiara parla di elettrificazione, guida autonoma, *share mobility*, connettività, *smart city* e infrastrutture, il tutto in tempi relativamente brevi.

Per chi fa impresa e si occupa di componentistica cambieranno tante cose. Il rischio maggiore? «I volumi», ha detto ieri Alessio Facondo (Ceo di Rms Srl, già in Leonardo Spa). Perché serviranno meno componenti. Le opportunità maggiori? «Siamo bresciani», chiaro riferimento alla capacità di stare sul mercato. Però sì, non è scontato che tutti siano reattivi nel modo giusto. Sopravvive, anche in questo caso, chi si adatta meglio.

Thomas Bendinelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alla guida



● Douglas Sivieri è il presidente di Apindustria Brescia

● Ieri l'associazione di via Lippi ha riunito operatori ed esperti del settore per fare il punto sulle ricadute industriali e occupazionali della filiera automotive locale che la transizione all'elettrico potrebbe provocare