EDITORIALE

Luci e ombre



Fabio Chiavieri

Due sono le notizie recenti che meritano di essere commentate per i nostri lettori.
La prima arriva dal Gruppo Statistiche Federmacchine ed è certamente positiva.
Il 2021 si è rivelato "anno d'oro" per l'industria italiana del bene strumentale con incrementi a doppia cifra per tutti i principali indicatori economici. In particolare, il fatturato del comparto si è attestato a 50,4 miliardi di euro, registrando un incremento del 21,6% rispetto al dato del 2020, migliorando il record del 2018. Il dato ancora più eclatante arriva dalla crescita del mercato interno che ha raggiunto la cifra record 27,2 miliardi di euro.
Secondo il presidente di Federmacchine Giuseppe Lesce l'ottimo risultato va attribuito agli incentivi 4.0 e al valore dell'offerta da cui deriva un'industria manifatturiera certamente più competitiva rispetto al passato, poiché dotata di tecnologie innovative, ivi incluse quelle digitali e informatiche.
Da ciò scaturisce la richiesta delle imprese alle autorità di governo di mantenere tali misure anche oltre il 2025, sfruttando le opportunità ancora da cogliere dal PNRR.
Qualche preoccupazione in più desta invece lo stop a benzina e diesel entro il 2035. Proprio con riferimento al nostro paese, eccellenza nella progettazione di motori endotermici ad alta efficienza, nonché patria di un indotto di componentistica meccanica ad alto valore aggiunto, viene da domandarsi come si stia attrezzando per questa profonda trasformazione. Attualmente la differenza tra il numero di aziende italiane specializzate nel powertrain, fortunatamente non tutte a rischio chiusura, e le altre più orientate al nuovo che avanza è troppo sbilanciata a favore delle prime, dimostrando che il ritardo che abbiamo accumulato è notevole soprattutto in termini di conoscenze. Il problema pertanto non è solo tecnologico bensì economico e sociale.
La nostra subfornitura di primo livello posizionata sul comparto dei motori a benzina e diesel che conta 160 mila operatori è a forte rischio, innescando peraltro un ulteriore divario tra il prezzo del prodotto in vendita – l'auto elettrica nello specifico – e le persone in grado di acquistarlo.
Poiché difficilmente si potrà tornare indietro, non resta che una corsa forsennata alla riconversione delle aziende, come già avvenuto in tempi remoti ma per motivi ben differenti sfruttando quello che viene definito "trasferimento tecnologico". Oggi, la differenza tra l'elettrico che avanza e i motori endotermici chiede un balzo in avanti paragonabile al passaggio dalla candela alla lampadina. Un motivo in più per sfruttare al meglio i fondi del PNRR?

Fabio.chiavieri@ammonitore.it


L'AMMONITORE
Sostenibilità e innovazione tecnologica avanti insieme

135105

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.