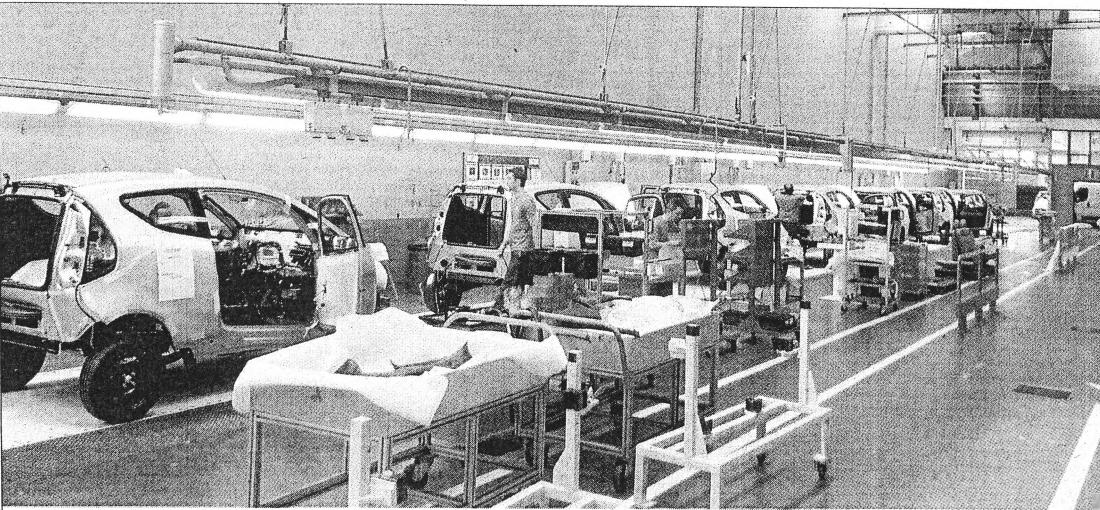




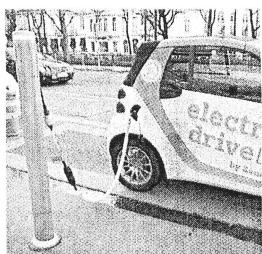
L'arrivo della 500e a Mirafiori accende entusiasmi e timori nell'indotto torinese

Il presidente dell'Amma e i sindacalisti di Fim Cisl spiegano gli errori da evitare



Allarme auto elettrica Marsiaj: "Un'opportunità ma ci si può far male"

MASSIMILIANO SCIULLO



All'inizio fu Bluecar
In alto la produzione della prima vettura elettrica per Bolloré

66
L'industriale: chi produrrà batterie qui da noi? È un fattore chiave insieme con quello dell'autonomia

Chiarle: bisogna pensare alle infrastrutture. Manca una rete per la ricarica delle vetture

99

Elettrico sì, ma senza prendere la scossa. L'automotive torinese assiste con fiducia alla grande rivoluzione verde, ma qualche preoccupazione non consente sonni tranquilli a produttori e lavoratori. Se è ormai scritto che il motore a scoppio lascerà il posto alla batteria, il rischio è che il passaggio si riveli traumatico. Dubbi sorti dopo l'annuncio della produzione della 500 elettrica a Mirafiori. C'è un intero sistema che deve farsi trovare pronto: alle necessità della produzione, ma anche dell'utenza. «Siamo di fronte a una grande transizione - dice Giorgio Marsiaj, presidente di Amma - ma è una transizione che va governata, per scongiurare sbilanciamenti pericolosi. Rischiamo di farci molto male, altrimenti».

Tanti i lati oscuri. A cominciare dal livello di preparazione complessivo. «Non è un problema solo torinese: nel nostro Paese non esiste una politica industriale e

men che meno una politica dell'auto. All'estero va diversamente, come conferma Volkswagen con i suoi 44 miliardi di investimenti sull'elettrico. Da noi Fca in autunno ne ha annunciati 5 e fortunatamente li ha confermati a Ginevra dopo i timori, peraltro piuttosto fondati, legati a decisioni del Governo come l'ecobonus». Ora non resta che attendere l'avvio della 500 elettrica, così come la progressiva elettrificazione degli altri modelli. «Ma non si è ancora affrontato un punto importante - ammonisce Marsiaj - chi produrrà batterie qui da noi? Non è un dettaglio e andrà a incidere sull'aspetto dei costi: insieme all'autonomia, uno dei fattori chiave per la diffusione dell'elettrico. A oggi, i produttori che si sono portati più avanti sono coreani o giapponesi».

Strettamente collegato a questo secondo punto ce n'è un terzo, di portata poderosa: il destino di una

settore capillare, ma legato alle vecchie tecnologie. «Come facciamo con la filiera dei motori a scoppio?», si interroga il presidente di Amma. «Non è pensabile che tutti stiano in grado di riconvertirsi, ma è necessario un approccio complessivo. Il mercato, a metà degli anni Venti, potrebbe contare un 25% di auto elettriche in strada». La parola d'ordine è ripensamento. «Sono fiducioso: c'è il know-how necessario. Certo ci sarà chi riuscirà meglio di altri. Ma anche per questo serve un Piano industriale su scala nazionale: presto, come Tavolo dell'automobile, sottoporremo al governo un nostro documento di proposte».

E poi c'è un aspetto decisamente più pragmatico, per l'uso delle auto del futuro. Quello che Marsiaj sintetizza con l'invito a «un

necessario ragionamento in termini di comunità, perché non tutti possono permettersi un garage o un impianto condiviso con il proprio condominio» si rivela in tutta la sua complessità. Una volta in possesso di un'auto elettrica, dove la ricarica? Un aspetto che ha voluto mettere in luce anche Fim-Cisl, in un recente convegno sull'auto e sul suo futuro torinese. «L'auto elettrica è un orientamento positivo - ha detto Claudio Chiarle, segretario torinese di Fim - ma senza le necessarie infrastrutture rischiamo il paradosso nel giro di un anno, al massimo 18 mesi: costruire vetture che non sono possiamo usare. Perché nessuno ha ancora pensato alle reti di ricarica?». Lo stesso pensiero di Ferdinando Uliano, segretario nazionale di Fim Cisl. «È necessario essere in grado di anticipare gli andamenti del mercato. E questo vale sia per le motorizzazioni che per la guida autonoma. Come sindacato interroghiamo Torino e il suo territorio sulle criticità e sugli investimenti che sarebbero necessari per la mobilità nel suo complesso».

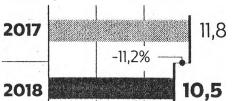
Alcune risposte potrebbero arrivare proprio da quel Manufacturing Technology Center ai primi vagiti nell'area di Tne. Ma i tempi sono più stretti. Come fa notare Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «Per rispondere a sfide come l'elettrificazione dobbiamo far trovare pronta l'intera filiera e lavorare sulle infrastrutture, installando reti di ricarica nei luoghi più frequentati: ospedali, supermercati, gli stessi condomini. Ma serve un piano complessivo».

I numeri dell'automotive La produzione industriale

(variazione % rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente)

	Industria meccaniche	Industria dei mezzi di trasporto
2017		
II TRIM	3,6	8,7
III TRIM	4,3	-0,5
IV TRIM	6,9	-3,2
2018		
I TRIM	3,7	-2,3
II TRIM	5,2	-0,2
III TRIM	-0,3	-6,1
IV TRIM	-0,2	-3,5

Le esportazioni di mezzi di trasporto (in miliardi)



FONTE: UNIONCAMERE PIEMONTE

GARANZIE su finanziamenti, CREDITO diretto, Fidejussioni,
FINANZA agevolata, etc.

CONFIDARE
SOCIETÀ COOPERATIVA PER AZIONI

sito internet: www.confidare.it e-mail: info@confidare.it

SEDE CENTRALE: Via dell'Arcivescovado n. 1, TORINO, Tel. 011.5175640

Confidi intersetoriale, con oltre trentamila micro, piccole e medie imprese soci,
**ABBATTE I COSTI DELLA GARANZIA GRAZIE
AL CONTRIBUTO LEGGE DI STABILITÀ'**

Vi aspettiamo presso i nostri uffici territoriali di:
Torino, Milano, Roma, Novara, Asti, Alessandria, Biella, Ciriè, Fossano, Gravellona Toce, Napoli, Pinerolo, Rivarolo, Savona, Tortona, Vercelli.

Il Confidi piemontese, indipendente ed autonomo, attivo e operante
sul territorio nazionale, al servizio delle micro, piccole, medie Imprese

© RIPRODUZIONE RISERVATA