

Auto, produzione mai così bassa: Torino scommette sull'e-car

La caduta. Nel primo semestre contrazione dei volumi pari al 75%: la componentistica perde il 24%, ordinativi del mercato interno a -20% Marsjai (Confindustria): un piano di politica industriale per il settore

Filomena Greco Il Sole 11-9-20

Torino - I numeri della frenata del mondo automotive sono scritti nell'ultima congiunturale di Unioncamere Piemonte, che registra una contrazione della produzione **manifatturiera nella regione pari al 15,3%, praticamente tre volte il calo già registrato nel primo trimestre dell'anno (-5,7%)**. Se si ferma il mondo dell'auto frena la manifattura piemontese, dove si concentrano poco più di un terzo delle aziende della filiera italiana. Tutto questo nell'anno della svolta elettrica per Fiat Chrysler, che si concentra proprio sulle produzioni torinesi del Gruppo destinato ad unirsi ai francesi di Psa.

La frenata del settore

Per Giorgio Marsjai, a capo degli industriali torinesi da qualche settimana, è necessario partire da due considerazioni base: «Da un lato, il crollo epocale del settore auto, destinato a perdere 20 milioni di autovetture nell'anno, dall'altro il patrimonio industriale che ha l'Italia, dove Fca ha stabilimenti competitivi e dove ha avviato il processo industriale di elettrificazione dei modelli». Accanto alla politica degli incentivi a sostegno della domanda, aggiunge Marsjai, «serve un piano auto a livello di politica industriale per allinearci agli altri paesi come Francia e Germania che nell'auto stanno investendo miliardi perché il settore è considerato strategico». L'Italia è a quota un miliardo, la Francia a 8, la Germania a 6,7 miliardi. Politica industriale, dunque, accanto ad un ampliamento, suggerisce Marsjai, degli incentivi per ringiovanire il parco auto italiano e valorizzare le motorizzazioni tradizionali ma di ultima generazione.

Nell'anno in cui, con la Fiat 500 elettrica a Mirafiori e le nuove versioni elettrificate del brand Maserati assegnate allo stabilimento di Grugliasco, Fca ingrana la marcia per tentare di accelerare sul fronte della e-mobility, la produzione auto è destinata a segnare un picco negativo. Un trend che minaccia il tessuto produttivo piemontese visto che qui si concentra oltre un terzo dell'indotto automotive italiano.

Puntando l'attenzione sul settore dei mezzi di trasporto, comparto chiave per la manifatturiera regionale, dalle elaborazioni del Centro studi di Unioncamere emerge come il calo complessivo nell'area (-11,8%) sia dovuto ad un vero e proprio crollo della produzione di autovetture, pari al 74,6% a confronto con il primo semestre del 2019, accompagnato da una contrazione a doppia cifra della componentistica per autoveicoli (-24,2%), che perde in sostanza un quarto dei volumi. In generale alla perdita complessiva di produzione si affianca una contrazione, di oltre il 20%, degli ordinativi sul mercato interno, con un grado di utilizzo dei macchinari che in media non raggiunge quota 45%. La partita sui volumi produttivi, spiega Pierangelo Decisi, vicepresidente dell'Anfia a cui aderiscono le imprese della filiera automotive, si affianca a quella tecnologica nel quadro della futura fusione tra Fca e Psa. «Non c'è tempo da perdere – aggiunge – perché questa operazione è vincente e per una volta dimostra che dall'unione di due “zoppi” può nascere una realtà di eccellenza». In quest'ottica Decisi guarda al dibattito sulla produzione di city car su piattaforma Psa: «Fca e le filiere italiane potranno dare un contributo importante ai francesi su alto di gamma, berline e motorizzazioni di grossa cilindrata, Psa contribuirà con una tecnologia già a punto per sistemi ibridi». Quanto alla Fiat 500 elettrica, «ha tutte le potenzialità per diventare un nuovo paradigma per la mobilità cittadina, se Fca ci crederà fino in fondo», conclude.

Nella sola provincia di Torino, come emerge da una stima curata dalla Fiom-Cgil, mancano all'appello volumi consistenti. Già l'anno scorso, causa la forte crisi del brand Maserati, la produzione totale, tra Mirafiori e Grugliasco, era stata pari a poco più di 21mila unità,

sostanzialmente dimezzata rispetto al 2018. Da gennaio ad agosto di quest'anno le autovetture prodotte nelle Carrozzerie Mirafiori – Maserati Levante – sono state 5.464 mentre a Grugliasco la produzione totale si è fermata a quota 2.531. Poco meno di 8mila autovetture, dunque, poco più di un terzo rispetto al 2019. «Per il polo auto di Torino – sottolinea il segretario dei metalmeccanici della Fiom Edi Lazzi – servono altre produzioni, su questo ci sono pochi dubbi. Indipendentemente dall'andamento dei volumi nel periodo della pandemia, bisogna considerare che i volumi aggiuntivi garantiti dalla nuova Fiat 500 elettrica non saranno sufficienti a saturare la capacità produttiva dello stabilimento». A Torino, aggiunge Lazzi, «ci sono sia le competenze per fare le auto di alta gamma che quelle per produrre le city car, come d'altronde è la City car. Chiediamo che alla città venga assegnato almeno non ci arrendiamo all'idea che queste produzioni debbano essere destinate alla Polonia, Mirafiori potrebbe implementare la produzione di city car a trazione ibrida ed elettrica del Gruppo che nascerà dalla fusione, anche su piattaforma Psa».

Il 2020 si candida ad essere un *annus horribilis* per il settore auto come evidenzia anche un altro indicatore elaborato dalla Fiom: da inizio gennaio la cassa integrazione ha pesantemente intaccato salari e lavoro, con soltanto il 30% delle giornate lavorate in media negli otto mesi dell'anno.

Nuovi volumi

La conversione del polo torinese alla produzione di auto di lusso – brand Maserati – voluta da Sergio Marchionne ha profondamente ridimensionato i volumi: nel 2010, dieci anni fa, solo a Mirafiori si producevano 120mila autovetture, cifra che sale a 218mila se si considera l'anno 2006. Mettendo a confronto il 2019 (21mila unità) con il dato del 2009 (176mila autovetture) il confronto è altrettanto impietoso.

Il processo di elettrificazione dei modelli di casa Fca si gioca al momento tra Torino e Melfi. Nel capoluogo piemontese oltre alla Fiat 500 in versione bev in produzione in questi giorni, è stata avviata in linea la versione ibrida dei modelli Maserati radicati a Grugliasco, Quattroporte e Ghibli. Il punto è valutare come gli eventuali volumi aggiuntivi derivanti dalle nuove produzioni potranno colmare il gap accumulato in questi anni. In fase di presentazione della nuova Fiat 500 elettrica il Lingotto ha parlato di volumi che potrebbero raggiungere sul mercato le 80mila unità. Per i modelli Maserati invece il picco produttivo negli anni scorsi ha raggiunto quota 36mila per Grugliasco e 40mila per Mirafiori, con il nuovo Levante. La scommessa in questo caso è di provare a riagganciare quel livello di produzione, difficile invece pensare di superarlo.

progetto pilota

Mirafiori, nuova piattaforma per ricaricare le auto elettriche

Inaugura il 14 settembre il sistema Vehicle-to-Grid implementato da Engie

F.Gre. Il Sole 11-9-20

Torino - Inaugurerà il 14 settembre, lunedì prossimo, la piattaforma **Vehicle to Grid** realizzata a **Mirafiori da Fca e implementata da Engie**. Si tratta un progetto nuovo per l'Italia con una tecnologia in grado di collegare **in rete e sfruttare il parco batterie a bordo delle vetture elettriche**.

La tecnologia

I lavori sono iniziati a maggio scorso, con la ripresa dopo il lockdown, e l'intervento, messo a punto con Terna, punta ad accelerare lo sviluppo delle tecnologie legate all'e-mobility. Si tratta di un progetto pilota Vehicle-to-Grid (V2G) per realizzare un impianto tra i più grandi al mondo. In sostanza, i dispositivi che compongono la piattaforma fanno interagire in modo bidirezionale i veicoli full electric di Fiat Chrysler e la rete elettrica. Il sistema servirà dunque a ricaricare i mezzi

della flotta ma potrà anche utilizzare le batterie a bordo, capaci di immagazzinare energia elettrica, per fornire energia a loro volta e stabilizzare così la rete, quando l'autovettura è inutilizzata e quando il fabbisogno energetico lo richiede.

I lavori

I lavori sono stati realizzati su un'area di circa **3mila metri quadrati, con 450 metri di trincee e 10 chilometri di cavi posati**. Sono **64 i punti di ricarica bidirezionali fast charge** dotati di una potenza sino a **50 kW**. Entro la fine del 2021 l'infrastruttura sarà estesa per consentire l'interconnessione per un massimo di **700 veicoli elettrici con 25 MW di capacità regolante**. Una vera e propria centrale elettrica virtuale, che potrà aggregarsi con gli altri asset del Gruppo Fca a Mirafiori come ad esempio **i 5 MW di impianto fotovoltaico**.

Il valore aggiunto dell'impianto realizzato da Fca a Mirafiori è duplice: da un lato ottimizzare i costi di esercizio delle autovetture, dall'altro contribuire ad una maggiore sostenibilità del sistema elettrico. Le risorse di bilanciamento della rete saranno fondamentali per supportare la produzione e lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili, per loro natura non programmabili, oltre che per gestire la diffusione dei veicoli elettrici che, aumentando la richiesta di potenza al sistema, potrebbero rappresentare un elemento di instabilità. In media le vetture restano inutilizzate per almeno l'80-90% della giornata. Un periodo durante il quale, se connesse ad una colonnina grazie alla tecnologia V2G, potranno generare valore per il cliente che potrà ottenere energia gratuita o risorse economiche in cambio dei servizi di bilanciamento offerti.

La rete

Insieme alla rete di colonnine di ricarica, la tecnologia V2G rappresenta una tecnologia chiave per incentivare e sostenere la diffusione di una mobilità elettrica sostenibile. La stima degli operatori del settore è che al 2025, con il consolidamento della flotta di e-car in circolazione, in Europa – l'ultima rilevazione dell'Acea parla di una quota di auto ricaricabili, cioè full electric o plug-in, sul mercato nel secondo trimestre dell'anno pari al 7,2% delle immatricolazioni contro il 2,4% di un anno fa – la capacità di immagazzinamento dei veicoli elettrici sarà pari a 300 GWh. Una risorsa energetica importante e allo stesso tempo una occasione di mercato per la diffusione delle nuove tecnologie Vehicle-to-Grid a cui Fca ha lavorato con Engie.

F.Gre.