

Mirafiori futura diventa il polo del riciclo

- Tavares sigla il contratto con Città e Regione nuovi investimenti sul cambio delle ibride e per riusare i materiali delle vecchie vetture
- **Tavares:** *“La fabbrica deve diventare compatta, efficiente ed efficace. L’economia circolare è fondamentale per essere sostenibili. Nelle aree liberate portiamo nuove attività, ma resterà dello spazio, ne parleremo con il Comune”*

Diego Longhin La Repubblica 21-9-22



Tavares sigla il contratto con Città e Regione, nuovi investimenti sul cambio delle ibride e per riusare i materiali delle vecchie vetture.

Come sarà la Mirafiori di domani è scritto nero su bianco. Tra le parti, tra Stellantis e gli enti locali, il Comune di Torino e la Regione Piemonte, si è definito un vero contratto che definisce impegni e passaggi per arrivare alla ridefinizione degli spazi e al riutilizzo di quelli che saranno lasciati liberi.

Il tutto con l’obiettivo, definito dall’amministratore delegato della casa automobilistica nata nel gennaio 2021 dalla fusione tra Fca e Psa, **Carlos Tavares:** *«Compatta, efficiente ed efficace. Come mi dicevano dei miei ex capi piccolo è bello e efficace, compatto è efficiente».*

A distanza di quasi vent’anni dal 2005, quando si firmò tra Fiat ed enti locali una prima intesa per promuovere nuove produzioni, liberare spazi (acquistati al tempo dagli enti pubblici) e immaginare una nuova vita per il comprensorio di corso Agnelli, ora si è arrivati ad un nuovo documento di intenti su cui ieri mattina è stato messo il sigillo di Tavares, del sindaco Stefano Lo Russo e del governatore Alberto Cirio. *«In passato si è parlato di declino dell’industria dell’auto a Torino, oggi si segna un punto importante per il futuro»*, dice il primo cittadino. E il presidente della Regione aggiunge: *«È un passaggio storico, abbiamo dato la prova della competitività di Torino e del Piemonte».*



La produzione dei cambi

Torino diventa uno dei due poli europei dove si produce la nuova trasmissione dedicata alle auto ibride. In particolare alle **auto mild hybrid e plug-in**, quelle che secondo Tavares sono una prima risposta per abbattere del 50% rispetto a quelle con motore tradizionale le emissioni di Co2 dando la possibilità alla classe media di comprare macchine a prezzi

accessibili. Si tratta di un cambio di nuova generazione, che andrà a sostituire quello per i motori termici classici, realizzato in collaborazione con **Punch Powertrain**. Nome in codice? **eDct** realizzato dalla joint venture tra Stellantis e Punch, ribattezzata e-Transmissions Assembly.

L’avvio della produzione è previsto per la seconda metà del 2024. A regime, gli impianti di Mirafiori e Metz, in Francia, saranno fornitori di tutti gli stabilimenti produttivi in Europa con una produzione di 1,2 milioni di pezzi l’anno, equamente divisi, 600 mila a testa, tra i due impianti. Le trasmissioni di ultima generazione saranno assemblate su una nuova piattaforma su due linee. Ora

le Meccaniche occupano circa 700 operai che producono il cambio per i motori termici, il C514, che resterà in produzione fino al 2026. Il nuovo impianto sarà realizzato nel comprensorio Nord di Mirafiori, sempre lungo l'asse di corso Settembrini, nell'area lasciata libera dalla riorganizzazione della logistica legata a Maserati, l'"ex Fucine". L'azienda non dà cifre precise, ma si tratta di un investimento significativo. Un nuovo cambio sarà prodotto anche a Verrone.

Il polo del riciclo

La grande novità è il polo del riciclo delle vetture. Un hub per l'economia circolare che dovrebbe **iniziare l'attività nel 2023**: sarà uno dei poli principali a livello europeo della nuova *business unit* creata con il piano industriale. «Portiamo un progetto nuovo - dice Tavares -, riteniamo che sia un'attività fondamentale per il futuro, a causa della mancanza di materie prime e materiali. È importante riutilizzare i materiali o allungarne la vita, fondamentale per la sostenibilità futura della nostra azienda e dell'ambiente». A Torino c'era anche la responsabile della business unit, **Alison Jones**, che ha incontrato sindaco e governatore. «Sono molto lieto - aggiunge l'amministratore delegato - che sarà il polo di economia circolare più importante per il business di Stellantis a livello globale, soprattutto per Europa e America del Nord».

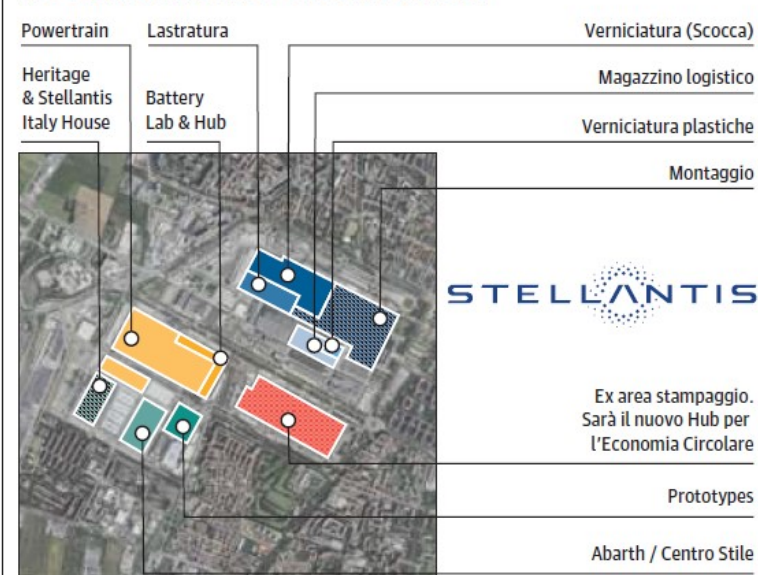
Tutta l'attività entrerà a regime nel 2025 e dovrebbe occupare 550 persone. Cosa faranno? Rigenerazione dei componenti, ricondizionamento dei veicoli e smaltimento dei veicoli non più ricondizionabili. Saranno rimesse a nuovo per creare questa nuova attività i capannoni del polo dello stampaggio all'interno di Mirafiori Sud. Si partirà dal riuso dei veicoli a motore tradizionale, per poi passare al riuso di quelli elettrici.

E le batterie? Il tema non è stato toccato. Stellantis già prevede di fare un polo per il trattamento delle batterie a fine vita a Termoli, dove costruirà con **la joint venture Acc la gigafactory** al posto delle meccaniche. Filtra però la possibilità che sia integrata nel polo del riciclo anche la Teksid di Carmagnola, proprio per trattare le batterie a fine vita. Operazioni che possono essere realizzate nella fonderia di proprietà del gruppo automobilistico. Il polo è insomma un work in progress: le attività verranno annunciate di volta in volta. Un progetto su cui ha lavorato una dei massimi vertici italiani del gruppo, Davide Mele, che ha dialogato per mesi con Città e Regione.

Le nuove aree

Non è ancora chiaro quanto il polo del riciclo si potrà allargare dentro il comprensorio Sud della fabbrica, quello costruito tra gli anni '50 e '60, tra corso Settembrini e via Plava. Probabile che in quello spazio possano trovare casa altre attività. «Alla fine di questo processo continueremo a discutere con la città di Torino e la Regione - dice Tavares - per utilizzare parte delle nostre aree in aree valore aggiunto, dal benessere alla formazione».

Lo stabilimento di Mirafiori



discutere con la città di Torino e la Regione - dice Tavares - per utilizzare parte delle nostre aree in aree valore aggiunto, dal benessere alla formazione».

Lo stabilimento dovrà essere «più compatto ed efficiente», rimarca. «Nelle aree liberate portiamo nuove attività, ma resterà dello spazio. Non lo lasceremo così, vogliamo contribuire a rendere a Torino la vita più piacevole di quanto lo sia già oggi».

La 500e e la Granturismo. Un capitolo a parte lo merita la produzione della 500 elettrica. La macchina alimentata alla spina più

venduta in Europa, elogiata da Tavares rispetto al livello di qualità raggiunto. La produzione passerà a 90 mila vetture all'anno.

Se le vendite della 500 elettrica dovessero aumentare ancora *«dovremo fare delle assunzioni, l'ho detto anche ai sindacati»*, dice Tavares. E poi c'è la Granturismo della Maserati. *«Ci saranno cose straordinarie in futuro per Maserati come brand di lusso italiano. È una delle più belle auto se non la più bella che abbia mia visto nella mia vita »*.

Soddisfazione unanime, dagli industriali fino alla Fiom-Cgil Cirio e Lo Russo: Piemonte competitivo

- Il centro dell'economia circolare avrà al fianco un'area per indotto, atenei e startup. Un progetto simile a quello di Renault a Flins
- Governatore e sindaco esultano: "Segnato un punto importante per il futuro".
I sindacati: "Adesso basta cassa integrazione"

di **Massimiliano Sciuolo** La Repubblica 21-9-22

«Il Piemonte e Torino sono convenienti per chi viene a investire: merito di incentivi sotto il profilo energetico e attraverso i fondi Europei, ma anche lavori per Tav e Terzo valico che procedono speditamente». **Più delle parole, è lo sguardo del governatore Alberto Cirio** a dimostrare la soddisfazione dopo l'incontro con Carlos Tavares e i progetti proiettati su Mirafiori: *«Non basta dire che qui c'è stata la culla dell'auto. Come Regione e Comune abbiamo messo in luce la competitività del territorio, dando una prova di buon governo. Le cose buone non hanno colore politico »*.

Al suo fianco **annuisce il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo**: *«Abbiamo messo sul piatto gli strumenti urbanistici necessari a favorire questo importante investimento del gruppo Stellantis a Torino. Per la città, la nascita dell'hub per l'economia circolare è promettente perché dà prospettiva. Negli anni passati si è parlato tanto e forse un po' a sproposito del declino dell'industria dell'auto a Torino: oggi si segna un punto importante per il futuro»*.

Soddisfatti i sindacati. *«È fondamentale che con le nuove produzioni si dia lavoro in via prioritaria alle lavoratrici e ai lavoratori dell'area di Mirafiori, con particolare attenzione a chi ha limitazioni lavorative. Si metta fine all'utilizzo degli ammortizzatori sociali»*, dicono **Simone Marinelli e Edi Lazzi della Fiom-Cgil**.

Ma servono *«percorsi di formazione per far acquisire le competenze necessarie»*. Posizioni condivise sul **fronte Uilm, dove Gianluca Ficco e Luigi Paone** ribadiscono l'obiettivo di *«superare l'utilizzo della cassa integrazione »*. Con uno sguardo al futuro: *«Speriamo che presto si concretizzi anche l'altro progetto di cui più volte si è parlato: quello sul riciclo di batterie»*.

Valutazione positiva anche da Fim-Cisl. Ferdinando Uliano e Davide Provenzano ribadiscono *«la necessità di convocare quanto prima il tavolo Stellantis a livello ministeriale: è importante verificare il lancio di nuove produzioni e la messa in sicurezza degli altri stabilimenti oggi più esposti sulle motorizzazioni tradizionali »*.

Soddisfatti anche Fismic e Uglm, con l'Associazione quadri e capi che parla di *«una prima risposta per la serenità di tutti i lavoratori in un momento di transizione importante»*, dicono **Giovanni Serra e Fabrizio Amante**.

Disponibilità a collaborare anche dal mondo industriale: sia dai "piccoli" (*«Serve una risposta coordinata e forte con la partecipazione convinta di tutte le componenti della filiera»*), dice il presidente di **Api Torino, Fabrizio Cellino**; sia dai grandi, **Marco Gay** (Confindustria Piemonte)

invita a «valorizzare industrie e competenze capaci di essere protagoniste nella nuova mobilità sostenibile», mentre **Giorgio Marsiaj, presidente degli industriali torinesi**, ribadisce come «Torino e il Piemonte, nel solco di una tradizione ultra centenaria, continueranno a rivestire un ruolo di primo piano nel mondo automotive europeo».

Come sarà fatto lo stabilimento

Robot e 550 addetti così nell'area sud si smonteranno le auto

Seconda vita dei materiali - Il polo del riciclo di Stellantis avrà il compito di recuperare componenti e materie prime dalle auto dismesse, sia elettriche che tradizionali

Diego Longhin La Repubblica 21-9-22

«L'impatto di questo tipo di attività può essere alto, molto alto». **Silvia Bodoardo del Politecnico** di Torino, una delle massime esperte a livello internazionale di batterie, sottolinea che l'attività del riciclo rappresenta non solo una sfida, ma la possibilità di creare un'opportunità di business e di lavoro per il futuro. Bodoardo aveva sostenuto in passato la possibilità che Torino potesse ospitare una gigafactory, ma non considera il polo del riciclo come un "piano B". «Si tratta di un'attività interessante, che non riguarderà solo le vetture elettriche, ma quelle tradizionali. D'altronde il problema è la scarsità dei materiali oggi. E non solo del litio. Le materie prime sono appannaggio di altri Paesi, quindi se non le recuperiamo non abbiamo grandi alternative».



Posti di lavoro? Stellantis immagina di impiegare 550 addetti nel nuovo polo nel 2025. Secondo la docente del Poli, però, la stima è prudente. «Farlo a livello industriale vuol dire creare una linea di smontaggio che ha le stesse potenzialità di una linea di montaggio», sottolinea.

Certo. Il tipo di intervento è differente. «Io ho in mente soprattutto le lavorazioni negli impianti che si occupano dello smontaggio delle

batterie. C'è molta automazione. Ed è anche un bene. Mettere le mani già sulle batterie di piombo è complesso, farlo su quelle a trazione che hanno un voltaggio molto alto è molto più difficile». Per questo secondo la docente e ricercatrice c'è stato un boom di interesse anche per l'informatica e l'automazione come campi di attività collegati in questi ultimi anni. E alla fine anche in un settore considerato povero come lo smontaggio si possono fare innovazioni nei processi e nell'organizzazione dell'attività.

Non mancano i campioni del settore a cui ispirarsi, come la **Unicorn**, multinazionale belga, e la **Accurec**, che opera da tempo nel riciclo dei materiali. L'attività si concentrerà nell'area del reparto stampaggio nel comprensorio Sud di Mirafiori. Dietro si trovano le Meccaniche, che saranno però ricollocate nella zona Nord dello stabilimento, lasciando quindi spazio ad altre attività, come imprese dell'indotto del polo dell'economia circolare, o incubatori per start up e centri di ricerca universitari.

Proprio gli atenei, sia Politecnico sia Università, potrebbero essere interessati ad aprire nuove collaborazioni sul riciclo. L'ateneo di corso Duca, guidato da **Guido Saracco**, al fondo di corso

Settembrini ha concentrato i corsi sull'auto e potrebbe trovare utile allargare l'attività all'economia circolare.

Una linea di sviluppo prevista dal **gruppo Renault** che si è già mosso sullo stesso terreno di Stellantis, annunciando la trasformazione dello stabilimento di Flins per creare una "Re-Factory": un impianto a economia circolare dedicato alla mobilità. Il gruppo francese, al 2030, crede di poter dare lavoro a 3 mila persone in questo particolare filone. Quattro i centri di attività, Re-Trofit, Re-Cycle, Re-Energy e Re-Start, per agire sui principali componenti dell'economia circolare come approvvigionamento, ecodesign, economia della funzionalità, manutenzione, riutilizzo, sostenibilità delle batterie, rigenerazione e riciclo.

Due le attività chiave, come nel caso di Stellantis: consentire di prolungare la durata di vita dei veicoli e il loro utilizzo e garantire una gestione efficiente di componenti e materiali usati. Ieri si è anche chiuso il bando per il piano di rilancio dell'area di crisi industriale.

Governo e Mise confermano gli impegni presi nel sostenere gli investimenti necessari: «Lo sportello online si è chiuso con 26 domande di aziende, un incremento occupazionale di circa 400 addetti e richieste di agevolazioni pari a 93 milioni, a fronte della dotazione disponibile di 50 milioni», fa sapere il viceministro Gilberto Pichetto. *«L'area di Torino è uno dei motori principali della crescita economica di questo Paese, pertanto merita una strategia di politica industriale mirata per irrobustire e rilanciarne l'innata vocazione manifatturiera»*, conclude Pichetto.