

L'AUTO È IN MOTO LA TRAZIONE È FRANCESE

di **Andrea Rinaldi**

A Mirafiori si assembla la Maserati, Stellantis forma gli operai di Grugliasco. Marsiaj: «Ma serve una politica forte di settore»

La scorsa settimana ingegneri e tute blu a Mirafiori hanno cominciato ad assemblare le prime Maserati Gran Turismo elettriche. Le hanno montate in una camera chiusa e poi fatte passare sulla linea del Levante per testare eventuali modifiche: la produzione della nuova vettura del Tridente dovrebbe cominciare a novembre, duemila pezzi all'anno. Nel frattempo 28 operai tra Mirafiori e Grugliasco si sono trasferiti temporaneamente a Poissy dove verranno formati allo stabilimento Stellantis citato dall'amministratore delegato Carlos Tavares come esempio di efficienza. Dopo anni di immobilismo, la filiera automotive piemontese vede lontani bagliori che restituiscono un po' di ottimismo. Il problema è sempre quello: una produzione di vetture ormai asfittica in Italia tant'è che tutti aspettano con apprensione il Godot del piano industriale di Stellantis. A cui si somma l'obbligo di una transizione verso nuove forme di mobilità, elettrica e a guida autonoma, che divide tra apocalittici e integrati.

La produzione

«Abbiamo bisogno di trovare un po' di serenità — riconosce Giorgio Marsiaj, presidente dell'Unione Industriale di Torino —. E ci stiamo avvicinando, lo vediamo dalla volontà delle imprese di continuare a investire, c'è fiducia nell'uscita da questa situazione che ha colpito molto il settore». Marsiaj fa i conti e

parla da soli: «Nel 2019 a livello globale si sono prodotti 90 milioni di veicoli, in calo del 20%: è sparito cioè un mercato che vale come l'intero Nord Europa. Non credo che basterà tutto il 2022 per recuperare. In Italia non va meglio, siamo passati dai due milioni di veicoli immatricolati pre-Covid a 1,4 (-30%)». Dura con queste cifre alimentare il principale comparto dell'economia piemontese, che risiede per l'84% a Torino.

I ricavi

La filiera regionale conta 736 imprese, oltre un terzo delle 2.198 italiane, per 60 mila 311 addetti e ha prodotto un fatturato di 18,6 miliardi di euro. La componente che nel 2019 — secondo l'Osservatorio Anfia — ha registrato la performance migliore è quella delle imprese di Engineering & Design (+8,9%), mentre la subfornitura ha sofferto più di altri segmenti (-7,9%), senza risparmiare i subfornitori delle lavorazioni (-7,4%). Secondo Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, «ci vorrebbe una produzione italiana di un milione di pezzi per garantire pieno lavoro alle imprese della componentistica e poi tanto engineering per crescere con i produttori di apparecchiature originali (Oem)».

Intanto l'associazione della filiera automobilistica ha registrato libri degli ordini pieni tra fine 2020 e inizio 2021: «C'è domanda — dice

Giorda —, i costruttori vorrebbero tornare a pieno regime anche se i volumi restano bassi. L'aumento dei prezzi di acciaio e materie plastiche, la scarsità di container e semiconduttori non aiuta».

Insomma fare arrivare i pezzi, prima che pensare a un'auto elettrica, è già difficile di questi tempi. Dice Marsiaj: «Se potessimo aumentare il volume di produzione sarebbe una grossa opportunità, perciò la politica industriale deve andare a favore dell'attrattività. In Italia manca una politica dell'auto a differenza di Francia e Germania, si deve supportare un settore che dà lavoro a 1,2 milioni di italiani».

Per quanto Marsiaj riconosca al governo un piglio mirato, dall'altra parte lamenta l'abbandono del «tavolo auto» partito proprio a Torino nel 2019. Gli industriali lavorano con il Politecnico per coinvolgere le piccole e medie imprese e accompagnarle con il Competence center sulla manifattura a innovazioni di prodotto e processo. «Il progresso tecnologico impone investimenti e richiede rafforzamenti di filiera — dice il presidente dell'Unione industriali —. La nostra è composta da

I libri degli ordini sono pieni, ma i prezzi delle materie prime sono aumentati e pesa la scarsità di container e semiconduttori

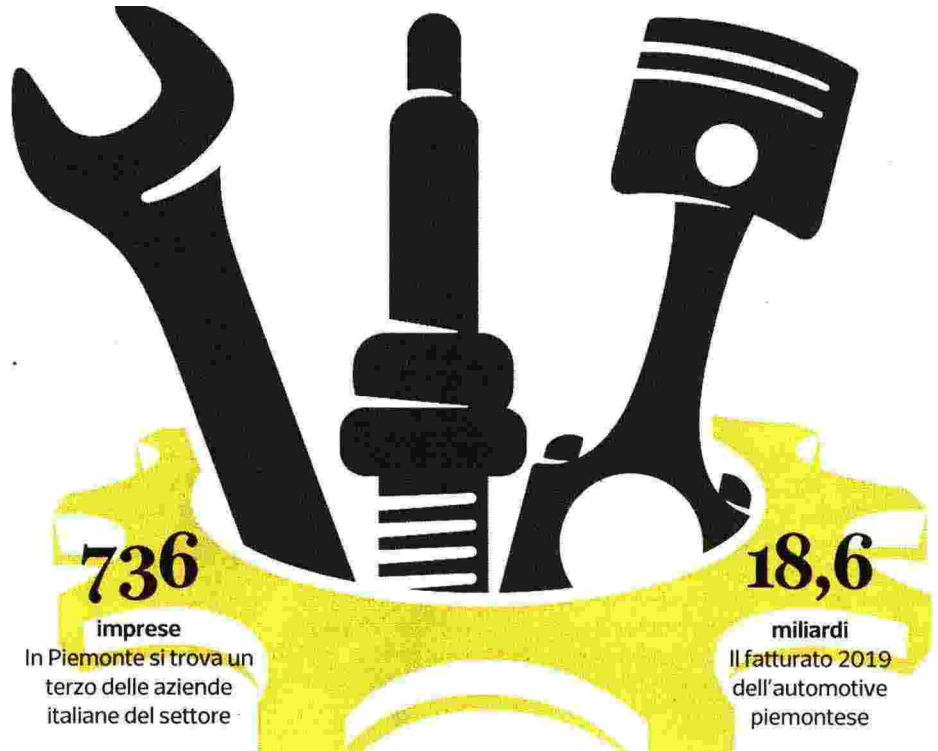
aziende piccole, ma devono lavorare con una visione di lungo periodo: dobbiamo individuare i capofiliera con cui condividere percorsi di crescita, controllare i costi, la qualità. E favorire le aggregazioni».

L'idrogeno

Ciò non toglie che la riconversione per molti sia cominciata. Italdesign ha annunciato la collaborazione con Williams Advanced Engineering (Wae) per costruire una gamma di veicoli a batteria ad alte prestazioni. La Cecomprodurrà il Microlino, un quadriciclo elettrico. Ufi Filters, big veneto dei filtri per automotive, aerospace e nautica, è entrato con il 25% in Beond, ex spin-off del Politecnico incubato all'I3P specializzato in servizi avanzati di ingegneria e nello sviluppo di pacchi batteria.

Poi c'è Punch, che ha Torino ha rilevato l'ex General Motors, 700 addetti e due milioni investiti per costruire i primi due banchi prova per motore a idrogeno. «Puntare soltanto sulle batterie è azzardato, si rischia di distruggere un indotto fondato sulla meccanica, sviluppatosi in cento anni — osserva Pierpaolo Antonioli, managing director di Punch in Italia —. Possiamo usare il motore diesel a combustione interna per l'idrogeno con il vantaggio di non produrre CO₂, questo ci consente di usare la catena dei fornitori e una tecnologia migliorata in cent'anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Strategie
Giorgio Marsiaj,
presidente dell'Unione Industriale di Torino e fondatore di Sabelt

