

PIEMONTE

La scossa elettrica sull'auto? Si cura Con lo shopping di Fca

In attesa del patto con il Mise, il settore investe per la transizione verso i motori ecologici. Ma la via per mantenere occupazione è una sola: che Fiat Chrysler diventi più grande

 di **Andrea Rinaldi**

Sarà un 2019 difficile per l'auto in Piemonte. Il fulmine a ciel sereno dell'elettrico, i dati delle immatricolazioni in picchiata, il piano Italia di Fiat Chrysler che fatica a prendere forma, pur essendo stato confermato. Che fare? «Continuare a investire per gestire al meglio questo periodo di transizione», è la ricetta di Giorgio Marsiaj, presidente dell'Amma, braccio di Federmeccanica fondato nel 1919 su impulso del senatore Giovanni Agnelli.

Da inizio anno il mondo delle quattro ruote in Piemonte si è riunito tre volte sotto la Mole e una a Milano per assecondare la grande rivoluzione delle propulsioni alternative, spinte dall'attuale governo (vedi l'econobonus) e dall'Unione Europea, che impone una riduzione delle emissioni di CO₂ per tutte le auto tra il 15 e il 20% entro il 2020 e tra il 30 e il 40% entro il 2030.

In una di queste occasioni hanno partecipato anche i numeri uno di viale dell'Astronomia, cioè il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, e quello di Anfia, Paolo Scudieri. Da lì è scaturito un percorso con il Mise che dovrebbe portare a breve a un documento condiviso, per gestire con attenzione l'attuale periodo di transizione del mercato automotive.

La flessione

Da inizio anno arrivano numeri da bollettino di guerra. A marzo in Italia, secondo il ministero dei Trasporti, sono state immatricolate 193 mila 662 vetture, il 9,6% in meno dello stesso mese del 2018. Nei primi tre mesi dell'anno il totale delle auto vendute è stato pari a 537 mila 289, il 6,5% in meno dello stesso periodo del 2018.

Sempre il mese scorso il gruppo Fca ha immatricolato 48 mila e 52 auto, in diminuzione del 19,31% dal marzo del 2018. E in Piemonte è andata ancora peggio: di nuovo a marzo i veicoli a benzina hanno segnato -15,8% rispetto allo stesso mese 2018; quelli a diesel -50,9%; Benzina e gpl -32,4%; solo la *full electric* è salita, del 320%, ma stiamo parlando di appena 32 mezzi in più (dati Anfia per *L'Economia del Corriere della Sera*).

«Il Piemonte affronta in piccolo le difficoltà di tutto il mercato — osserva Marco Rollero, torinese, vicepresidente della *supply chain* di Eton Vehicle group —. L'auto è un prodotto in trasformazione e non tutti gli operatori sono capaci di cogliere questa sfi-

da, dalla filiera al cliente finale. Il 95% delle vetture pubblicizzate sono elettriche e il mercato non rispecchia questo, perché la transizione non è fattibile industrialmente nei tempi richiesti».

Eton è un big che sta investendo molto sulla propulsione alternativa al combustibile, ma Rollero non nega le difficoltà: «Tutti parlano delle colonnine di ricarica, che però consumano come 200 apparecchi. Come faccio a costruire un distributore con 20 colonnine che ha la potenza di un piccolo villaggio? Si stanno banalizzando le cose».

Il caso 500

Il mono-committente per eccellenza, Fca, ha annunciato a novembre la produzione della nuova 500 elettrica, che però uscirà dagli stabilimenti torinesi solo a 2020 inoltrato. Obiettivo: 70 mi-



la veicoli. Intanto nel dicembre scorso al Mise è stata firmata la cassa integrazione per riorganizzazione aziendale per 3 mila 245 addetti a Mirafiori. Il

responsabile Emea del Lingotto, Pietro Gorlier, aveva annunciato la piena occupazione negli impianti italiani per il 2021. Trent'anni fa a Torino e hinterland si producevano un milione di automobili, oggi siamo a 30 mila e sono tutti volumi a marchio Maserati, dopo che a luglio 2018 è terminato l'assemblaggio di Alfa MiTo.

«La presenza di un committente

come Fca è importante, le op-

portunità nel mutamento tecnologico non mancano, bisogna sfruttare i mercati esteri — dice Marsiaj —; la filiera si è rafforzata e sta investendo. Certo l'elettrificazione preoccupa, c'è un gruppetto di aziende che si orienta in quella direzione, ma Fiat Chrysler deve annunciare il resto del piano industriale al di là della 500 elettrica, sarà quello il banco di prova per vedere se siamo competitivi o no».

In Piemonte infatti il Lingotto incide per il 45% sul fatturato delle aziende di componentistica, sette punti più del-

la media del resto d'Italia. E nel 2017 il giro d'affari delle quattro ruote in regione si aggirava sui 18,4 miliardi (dati Anfia). «La nostra regione potrebbe essere attrattiva per insediamenti esteri — dice il presidente dell'Amma —. L'ex Fiat si sta guardando intorno per studiare un accordo che possa farla diventare più grande. Se accadrà potrebbe esserci interesse a portare nuovi stabilimenti in Piemonte e in Italia».

Trent'anni fa da Torino e hinterland uscivano un milione di vetture, oggi siamo a 30 mila
Il Lingotto pesa il 45% sulla componentistica



Peso:59%