

MONTECCHIO MAGGIORE

Mercato delle batterie

Fiamm presidio Ue

per conto di Hitachi

di ROBERTA PAOLINI

A circa un anno dall'acquisizione di Hitachi Chemical del 51 per cento di **Fiamm**, la marcia del gruppo veneto leader mondiale per le batterie per auto e moto e per accumulo industriale non si ferma. L'arrivo del gruppo giapponese, dopo che la famiglia Dolcetta aveva diviso in due la storica azienda di famiglia (i clacson e gli avvisatori acustici che erano l'altro asset del gruppo sono state ceduti al *private equity* tedesco Dbag), ha un obiettivo preciso: i giapponesi vogliono un forte presidio europeo per sviluppare il mercato delle batterie al piombo e quelle al litio. **Fiamm** rientra nella strategia di crescita che Hitachi ha anche nel nostro paese (nel 2016 il colosso giapponese ha acquisito anche Ansaldo Breda e Ansaldo Stm) che mira ad innalzare il suo fatturato del 25% nell'arco di un biennio. Entro tre anni il 100% di **Fiamm** verrà interamente ceduto ai giapponesi, la famiglia Dolcetta conserva infatti una quota del 49%.

Nel 2017 il gruppo dovrebbe chiudere con un fatturato di 460 milioni rispetto ai 410 milioni del 2016. **Fiamm** ha due divisioni: gli accumulatori industriali, cioè **Fiamm Power Solution** e **Fiamm Mobility Power Solutions**. Quest'ultima è l'anima dedicata all'automotive, che con le sue batterie contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO2 delle auto grazie alle batterie che supportano i sistemi Start&Stop più avanzati. È fornitore di batterie di primo equipaggiamento di alcune delle più importanti case automobilistiche. Sono equipaggiate **Fiamm** per esempio le Ferrari. Ma tra i clienti si contano anche Mercedes-Benz, Nissan, Citroën, Renault, Toyota, Peugeot, Jaguar, Volvo, Opel, Maserati, Iveco. **Fiamm Mobility Power Solutions** conta più di 600 dipendenti, 10 uffici vendita, due plant industriali che producono 7,5 milioni di batterie e servono circa 2000 clienti nel mondo. La produzione di batterie automotive è localizzata in Italia presso i centri produttivi di Avezzano e Veronella. Il fatturato nel 2016 per questa divisione è stato di 257 milioni di euro. Il canale domestico **Fiamm** ha raggiunto le 830 mila batterie vendute assieme ai sistemi Start&Stop, che a fine 2016 hanno registrato un valore superiore a 1,3 milioni di pezzi, con un aumento del 9% rispetto all'anno precedente. **Fiamm Reserve Power Solutions**, invece, sviluppa e progetta batterie industriali e di sistemi di accumulo. Per intenderci realizza quei sistemi in grado di garantire la continuità di alimenta-

zione alle applicazioni critiche nelle telecomunicazioni, i centri di elaborazione dati, le società ferroviarie, le centrali elettriche, i produttori petrolchimici e l'accumulo di energia da fonti rinnovabili. Batterie e sistemi di accumulo sono parte integrante della transizione globale dai combustibili fossili a fonti energetiche pulite e rinnovabili. Si tratta di un business ad altissime prospettive di sviluppo. Questa divisione conta più di 400 impiegati, 15 uffici vendita, uno stabilimento produttivo, 30 migliaia di tonnellate di batterie prodotte, più di 1000 clienti nel mondo tra cui produttori OE (Original Equipment), distributori e service provider, clienti finali B2B. Tra i clienti conta Emerson, AEG, Deutsche Telekom, Vodafone, Alcatel, AT&T, TIM, EDF, GE Industrial Solutions, Eltek, Huawei, Telefonica. Il fatturato 2016 si è attestato a 170 milioni.

DIPRODUZIONE RISERVATA

La sede **Fiamm** di Montecchio Maggiore e, sotto, il presidente Misao Nakagawa

Il colosso giapponese ha acquisito in Italia anche Ansaldo Breda e Ansaldo Stm. Così mira ad innalzare il suo fatturato del 25% nell'arco di un biennio.



SCENARI ■ L'AUTOMOTIVE

La componentistica sempre più "verde"

A Nordest il perno di un'industria che non ha più al centro Fca Da Verona a Tolmezzo un susseguirsi di nicchie specializzate

di ELEONORA VALLIN

Un settore in grande trasformazione che nel 2016 (ultimo dato disponibile) è arrivato a fatturare 40 miliardi. È il grande e frastagliato comparto della componentistica *automotive* che vede al top, per volumi e imprese, regioni come il Piemonte, alveo della Fiat, dove risiede il 36% delle Pmi attive, e la *motor valley* in Emilia Romagna. Ma il Nordest si difende e, soprattutto, si distingue per qualità e alcune interessanti nicchie. Quella, per esempio, della produzione dei fari e gruppi ottici anche per supercar come l'Audi R8, concentrata nel Carnia Industrial Park: distretto nato attorno all'ex Seima di Tolmezzo rilevata da Magneti Marelli. «Siamo un piccolo mondo di *makers* evoluti, artigiani intelligenti», spiega il direttore Danilo Farinelli - un pulviscolo di aziende collegate con ricerca e sviluppo: 181 Pmi e 3.600 occupati. Qui si stanno progettando, per Mercedes, i fari del futuro.

Sedili, chiavi, antenne

Ma a Nordest si producono anche gli interni in pelle specie per vetture lusso, mercato a cui copiosamente contribuisce il distretto vicentino della concia con *top player* come Mastrotto o Conceria Montebello. Hanno sede in Veneto i campioni delle batterie di avviamento **Fiamm**, Dicra e la veronese Midac, e singole imprese che hanno intravvisto nella specializzazione la loro forza. Parliamo delle antenne Calearo, della padovana Blowterm per impianti di verniciatu-

ra, la Inglass per la produzione di vetri e parabrezza, Keyline per le chiavi di avviamento, Texa per la diagnostica. Senza dimenticare la componentistica meccanica e di precisione che fa capo alla Brovedani (qui è nato il componente essenziale per il motore Diesel), alla veneziana Costampress, a Sirmax o alla Mevis di Rosà. A pochi passi da Bassano nascono cruscotti, portiere, cerchi e si studia la miglior movimentazione dello schienale per ridurre pesi e costi.

Le sfide del mercato

Green, nuovi materiali e mobilità 4.0 sono le linee di sviluppo future. «Il grande fenomeno in corso riguarda l'alleggerimento dei componenti, lo studio di soluzioni sulle batterie, il riciclo dei componenti: sono sempre più le richieste dei *car maker* per rendere le autovetture *green*», conferma Gianluca Toschi, Fondazione Nord Est e co-autore dello studio «Nuovi modelli di business nell'automotive e nei servizi». «Il mercato ha però capito che la sfida non è tanto l'auto elettrica, una rivoluzione importante ma che non spaventa, ma affrontare le *google car* e le vetture *driverless* perché potrebbero cambiare il *business model* e anche la distribuzione del valore nelle filiere». La grande crisi ha intanto internazionalizzato le imprese, meno legate alla casa made in Italy, emigrata con il nuovo brand Fca, e sempre più integrate nella filiera gerarchica e divisa in tre scalini: fornitori di primo livello che progettano le auto con i *car maker* (a fianco dei colossi Bosch o Brembo), fornitori di seconda fascia che si in-

terfacciano con big e fornitori di primo livello, quindi la componentistica varia.

L'universo

Se si identifica come *automotive* la categoria "Ateco 29" e i suoi sottoinsiemi, i report camerali individuano un universo di aziende qui a Nordest composto da 405 società e 6.528 addetti, entrambi in variazione positiva sul 2016: +1,25% per le imprese, +1,12% le aziende. Sono 366 le imprese venete, 39 quelle del Fvg, in calo queste ultime del 2,5%. Siamo più importatori che esportatori nel settore dell'auto: il Veneto (la stima per il 2017 l'ha calcolata Unioncamere Veneto) prevede vendite estere per 1,4 miliardi contro 7,2 miliardi di import (valore sbalzato dall'acquisto di auto straniere). «La produzione cresce del 2,9% proprio grazie all'export e il 2017 è stato un anno positivo», conferma Mario Pozza, presidente Unioncamere veneto. Germania, Francia, Uk le principali destinazioni. Ma il comparto non è solo "Ateco 292. Da venti edizioni, Ca' Foscari con la Camera di commercio di Torino e Anfia (l'Associazione nazionale filiera automobilistica) studia la componentistica.

In buona salute

«A livello nazionale contiamo 2 mila imprese, quest'anno per la prima volta indagheremo il mercato del Nordest che oggi si distingue per una percentuale di laureati molto bassa e un numero esiguo di innovazioni di processo», spiega Anna Moretti, ricercatrice Cami, il Center for automotive and mobility innova-

tion di Ca' Foscari. «La componentistica è il traino dell'*automotive* italiana e questo è un cambio culturale per un Paese che ha sempre messo Fiat al centro», dice Moretti, «oggi Fca copre il 70% del portafoglio ordini, nel 2015 era all'80%, si riduce la dipendenza. Le aziende evidenziano una capacità produttiva satura che è un indicatore di buona salute e sono ottimiste per i prossimi anni». «La sfida è mantenere in Italia quest'industria che è la spina dorsale su cui fondare il futuro della mobilità», chiosa Francesco Zirpoli, direttore Cami. «Ma serviranno più investimenti in innovazione, ora l'Italia è in posizione di svantaggio rispetto ad altri Paesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Moretti (Cami): la capacità produttiva è satura, questa industria è in salute e anche le aspettative sono positive

IL SONDAGGIO

Automobilisti con lo specchietto retrovisore: due su tre "tifano" benzina e gasolio

Quasi il 60% degli automobilisti europei vede un futuro positivo per i motori a benzina e diesel. E il 54% degli italiani afferma che acquisterebbe comunque un modello a gasolio anche se i costi di gestione fossero gli stessi per un'auto elettrica. Lo afferma una ricerca Ipsos Mori commissionata da Mazda e che ha visto il coinvolgimento di 11.008 intervistati nei principali mercati europei. Nello specifico il 58% degli automobilisti a livello Ue ritiene che «ci siano ancora molte innovazioni e miglioramenti da apportare ai motori a benzina e diesel», con picchi di fiducia al 65% in Polonia e

oltre il 60% in Germania, Spagna e Svezia. Lo studio realizzato da Ipsos Mori dimostra che gli automobilisti-consumatori non condividono necessariamente l'opinione di molte organizzazioni e di molti esperti sul fatto che il motore a combustione interna non abbia alcun ruolo da svolgere nel futuro delle automobili. Una valutazione che è ulteriormente dimostrata dal fatto che il 31% dei conducenti intervistati «spera che le auto diesel continuino ad esistere» anche quando le auto elettriche diventeranno più comuni, con un picco del 58% in Polonia. In media, il 33% degli automobilisti

intervistati in Europa ha dichiarato che se i costi di gestione fossero gli stessi di un'automobile elettrica preferirebbero un'auto a benzina o diesel. In Italia ben il 54% ha espresso questa opinione. Per ciò che riguarda le prospettive di accettazione e diffusione dei veicoli a guida autonoma, solo il 33% dei conducenti intervistati ha affermato di «accogliere favorevolmente l'arrivo di auto a guida autonoma» con una quota che scende fino al 25% - è ed una sorpresa visto il volume del traffico sulle strade - in Francia e nei Paesi Bassi. Sorprendentemente, si legge nella nota, non c'è alcuna prova di

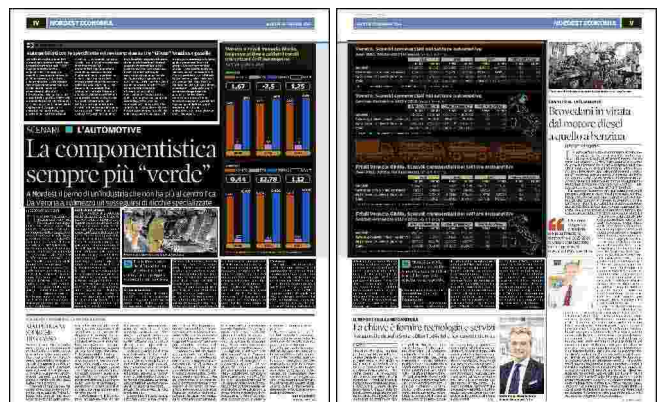
un maggiore interesse per le auto a guida autonoma all'interno di gruppi di giovani automobilisti europei. «I risultati della ricerca sono avvincenti», commenta Jeff Guyton, presidente e ceo di Mazda Motor Europe, «la base del nostro programma Drive Together è la celebrazione della gioia di guidare, e sembra che i guidatori europei vedano una lunga strada da percorrere per il motore a combustione interna. Stiamo lavorando duramente», conclude il top manager della Mazda, «per rendere quella strada un'esperienza ancora migliore per tutti e dovunque».



Toschi (Fondazione Nord Est): «Il futuro guarda al riciclo e a componenti più leggeri, spaventa l'auto driverless»



Rivestimento dei sedili in pelle per autovetture



Veneto e Friuli Venezia Giulia. Imprese attive e addetti totali nei settori dell'automotive

Anni 2017, 2016, 2015

IMPRESE

VENETO FVG TOTALE VAR. %



ADDETTI

VENETO FVG TOTALE VAR. %



Fonte: elaborazioni Unioncamere Veneto su dati Infocamere-Movimprese

Veneto. Scambi commerciali nel settore automotive

Anni 2015, 2016 e 2017 (stimato). Valori in euro

	2015		2016		2017*		VAR.% 2017/2016	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
Autoveicoli	4.655.624.092	351.168.117	5.595.511.528	368.442.753	6.487.959.138	424.907.588	15,9	15,3
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	111.467.778	126.432.255	168.870.910	134.313.449	183.044.624	151.926.020	8,4	13,1
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	527.362.396	824.352.003	578.880.155	892.543.558	618.100.996	842.833.878	6,8	-5,6
Totale	5.294.454.266	1.301.952.375	6.343.262.593	1.395.299.760	7.289.104.758	1.419.667.486	14,9	1,7

* stima elaborata sul dato semestrale - Fonte: elaborazione Unioncamere Veneto su dati Istat

Veneto. Scambi commerciali nel settore automotive

Gennaio-Settembre 2017 e 2016. Valori in euro

	GENNAIO-SETTEMBRE 2016		GENNAIO-SETTEMBRE 2017*		VAR.% 2017/2016	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
Autoveicoli	4.126.135.135	290.125.284	4.498.519.615	316.374.030	9,0	9,0
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	121.750.521	101.358.216	129.744.774	109.814.857	6,6	8,3
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	430.300.811	679.800.067	476.002.591	634.342.269	10,6	-6,7
Totale	4.678.186.467	1.071.283.567	5.104.266.980	1.060.531.156	9,1	-1,0

* Dati provvisori- Fonte: elaborazione Unioncamere Veneto su dati Istat



Friuli Venezia Giulia. Scambi commerciali nel settore automotive

Anni 2015, 2016 e 2017 (stimato). Valori in euro

	2015		2016		2017*		VAR.% 2017/2016	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
Autoveicoli	395.206.103	83.265.327	163.893.393	76.481.814	275.240.648	104.013.594	67,9	36,0
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	6.369.543	8.988.574	4.473.598	7.886.833	3.599.812	14.705.552	-19,5	86,5
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	49.189.147	72.950.326	41.053.841	57.266.427	34.707.722	57.803.082	-15,5	0,9
Totale	450.764.793	165.204.227	209.420.832	141.635.074	313.548.182	176.522.228	49,7	24,6

* stima elaborata sul dato semestrale - Fonte: elaborazione Unioncamere Veneto su dati Istat

Friuli Venezia Giulia. Scambi commerciali nel settore automotive

Gennaio-Settembre 2017 e 2016. Valori in euro

	GENNAIO-SETTEMBRE 2016		GENNAIO-SETTEMBRE 2017*		VAR.% 2017/2016	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
Autoveicoli	120.321.876	60.341.267	236.332.635	112.755.880	---	---
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	3.355.947	6.150.879	3.096.653	9.362.346	-7,7	52,2
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	29.773.058	43.969.700	24.752.800	43.186.767	-16,9	-1,8
Totale	153.450.881	110.461.846	264.182.088	165.304.993	72,2	49,6

* Dati provvisori- Fonte: elaborazione Unioncamere Veneto su dati Istat

