

Seguici...    

Cerca 

Login 

 Il Giornale di Vicenza PREMIUM

**IL GIORNALE DI VICENZA**

30 ottobre 2018

**ECONOMIA**

 [VICENZA](#) [GRANDE VICENZA](#) [BASSANO](#) [SCHIO](#) [THIENE](#) [VALDAGNO](#) [ARZIGNANO](#) [MONTECCHIO](#) [AREA BERICA](#)

[Veneto](#) [Italia](#) [Mondo](#) [Economia](#) [SPORT](#) [CULTURA](#) [SPETTACOLI](#) [Foto](#) [Video](#) [Spazio Lettori](#) [Altri](#) [Abbonamenti](#)

Home [Economia](#)

**OGGI IN ECONOMIA**



Utile netto Fca -38%, ma adjusted vola



Alitalia: Lufthansa, no a partner Governo



Acri, si rafforza propensione a risparmio




Alitalia: Lufthansa, no a partner Governo

30.10.2018

**Accendono le macchine dalla Smart alla Ferrari**



L'ingresso dello stabilimento Fiamm a Veronella il direttore di stabilimento

 Tutto Schermo

 Aumenta

 Diminuisci

 Stampa

 Invia

0

 Mi piace

 Condividi

 Tweet

 Segui

 G+

Roberta Bassan VERONELLA (VERONA) Entra il lingotto ed esce il cofanetto. Entrano 270 tonnellate di piombo al giorno ed escono 25 mila batterie: in un anno fanno 60 mila tonnellate di piombo e 5,5 milioni di "cofanetti" destinati ad accendere automobili in tutto il mondo dalle piccole utilitarie come la Smart ai brand icona del made in Italy come la Ferrari. «Sì, sono tante», ammette con un certo orgoglio Massimo Pera, da 4 mesi direttore dello stabilimento di Veronella del gruppo Fiamm di Montecchio Maggiore che un anno e mezzo fa ha ceduto il business delle batterie al piombo alla multinazionale giapponese Hitachi Chemical facendo nascere la newco Fiamm Energy Technology. Al momento un 51% grazie a cui i giapponesi stanno scalando il mercato europeo sia con le batterie per avviamento di autoveicoli di Veronella, in provincia di Verona ma ad un tiro di schioppo dal Vicentino, sia con le batterie per usi industriali di Avezzano, in Abruzzo. Entrambe con tecnologia al piombo. Ma un mese la proprietà ha dato il via libera a Fiamm:

sondare il litio per batterie 48 volt, tecnologia che l'azienda aveva già iniziato ad approcciare prima delle nozze, interrotta poi con l'inizio della due diligence. **AVANGUARDIA.** Per ora è il piombo a correre sulle linee delle tre unità produttive, via via cresciute su uno spazio di 105 mila metri quadrati di cui poco meno di metà coperti, da quando, nel 1977, Fiamm acquisì la fabbrica di batterie veronesi L'Uranio. Ed è un processo verticalizzato a caratterizzare il plant: entrano i lingotti di piombo per lo più provenienti dall'Europa ed esce il prodotto finito. In mezzo la fusione, la trasformazione in un lamierino sempre più sottile per costruire le piastre che verranno inserite nelle batterie, la carica, la vestizione. La batteria della Ferrari è un pacco-regalo: «Prestazione massima per spunto e durata - spiega Pera -, ma pure l'estetica è ottima perché è un oggetto che, anche se sta sotto al cofano e non si vede, fa parte di un grande brand e deve contribuire alla sua immagine. Ne realizziamo qualche migliaio l'anno». A Veronella si muovono 380 persone, di cui 40 impiegati, 12 persone nella ricerca e sviluppo: la gran parte è manodopera che lavora su 15 o 18 turni settimanali a seconda delle linee, 24 ore al giorno, domenica esclusa. Quattro robot spostano le batterie dall'assemblaggio al carico. **TECNOLOGIA.** Il cuore della ricerca e sviluppo pulsa a Montecchio Maggiore che con Veronella sta lavorando «al miglioramento del prodotto e a nuove soluzioni cercando combinazioni che migliorino le prestazioni». Ora la strada del litio si è riaperta per Fiamm anche se qui si è convinti che la strada del piombo sia ancora lunga. «Il vantaggio del piombo acido - spiega Alessandro Mio, direttore risorse umane e comunicazione corporate di Fiamm Energy Technology - è avere un prodotto consolidato e che continua ad offrire garanzie. La tecnologia al litio è completamente differente, la vera scommessa è capire se può vivere abbinata al mondo dell'automotive». **PROSPETTIVE.** I pro e i contro vengono messi sul piatto. Tra i pro-litio la questione ambientale: il litio mangia l'anidride carbonica. Tra i pro-piombo il fatto che è completamente riciclabile a differenza del litio: quello che il litio risparmia in anidride carbonica si perde con l'impatto ambientale. In mezzo il futuro delle automobili, tra cui l'auto con motore elettrico che si muove con l'energia immagazzinata da batterie ricaricabili, e la necessità di trovare nuove soluzioni: «Noi non costruiamo batterie per veicoli elettrici - evidenzia Mio -: non è detto che non le faremo ma al momento non ci sono indicazioni in questa direzione. Facciamo batterie per avviare le automobili e gestire una parte dell'elettronica: ci stiamo riavvicinando al litio, ma sempre solo per l'avviamento». Fiamm Energy Technology ha chiuso il 2017/2018 (febbraio/marzo) a 443 milioni di euro con ebidta a quota 27,9. Il primo semestre appare in linea nonostante la riduzione del valore del piombo, la competizione, il mercato dell'auto meno effervescente. Le batterie a Veronella continuano a girare su grandi numeri. •

**Roberta Bassan**

[Contatti](#) > [Informazioni sulla Privacy](#) > [Pubblicità](#) > [Mappa del sito](#)

ATHESIS

L'Arena

IL GIORNALE  
DI VICENZA

Bresciaoggi

  
PubliAdige

RADIO  
VERONA

Telearena

Telemantova

  
NERI POZZA