



UNA FABBRICA ITALIANA DI VEICOLI ELETTRICI

O meglio conosciuta come FIVE: produttore di bici e batterie, distributore e soprattutto gruppo industriale che ha scelto di scommettere sul reshoring dalla Cina al nostro Paese.

L'ad Fabio Giatti ci ha guidato nello stabilimento bolognese, che rispecchia le ambizioni dell'azienda

di Daniele Pansardi

La storia di FIVE (Fabbrica Italiana Veicoli Elettrici) parte nel 2013, ma è con l'apertura dell'attuale stabilimento da 7.100 mq nel 2017 che la società compie un deciso salto in avanti nel futuro. È il 22 maggio, una data che segna un nuovo inizio per la realtà bolognese e che lancia un ambizioso progetto industriale, economico e ambientale. Tutto ruota attorno a un concetto in particolare: rilocalizzazione. Il Gruppo Termal, di cui FIVE fa parte, intuisce che il successo di un'azienda del genere passa dal reshoring della produzione dalla Cina all'Italia, in modo da poter sfruttare al meglio il marchio made in Italy. Nasce così una fabbrica per la realizzazione di bici e ciclomotori elettrici, dalla capacità produttiva di 35 mila veicoli all'anno, il cui tratto distintivo è l'autosufficienza energetica resa possibile da un doppio impianto fotovoltaico posto sul tetto in grado di garantire efficienza e riduzione dei consumi. FIVE, infatti, segue i principi della logica ZEB (Zero Energy Building), nei quali il bilancio tra l'energia prodotta e consumata è pari o prossimo allo zero.

NEL CUORE DELL'AZIENDA

La redazione di *Bikefortrade* ha visitato da vicino questo stabilimento progettato per essere ecologico, guidata dall'amministratore delegato Fabio Giatti fin dall'inizio pezzo fondamentale della parabola di FIVE. Abbiamo potuto vedere da vicino il lavoro di un gruppo italiano attivo a 360 gradi sulla mobilità elettrica come produttore, distributore e con eventuali collaborazioni da OEM, che si pone senza timore di smentite come un punto di riferimento per il mercato nel nostro Paese. Il percorso dell'azienda bolognese è iniziato con Wayel, marchio di bici e scooter con cui FIVE cerca di intercettare la fascia alta del mercato, a cui poi si è affiancata l'acquisizione di Italwin nel 2016 con mezzi di gamma media. Nel corso degli anni, il business di FIVE si è diversificato fino ad ampliarsi all'importazione di minicar (con il marchio statunitense Eli) e moto (con la cinese Tromox e la basca Torrot), mentre è recente la notizia della joint venture con Armony e Garelli che aumenterà la produzione della fabbrica portandola probabilmente alla sua saturazione. Oggi l'azienda bolognese può contare anche su una rete distributiva internazionale, che va oltre i confini europei fino in Canada, Stati Uniti e Australia. Passando dallo showroom all'area r&d in cui nascono le nuove idee per Wayel e Italwin, Giatti ci offre anche alcune anticipazioni sulle tendenze che FIVE punta a seguire nei prossimi tempi, su tutte quelle delle suv eBike, bici da trekking/cicloturismo, front o full suspended, adatte sia per l'utilizzo su strada sia fuoristrada, fornito di parafanghi e portapacchi. Il reparto di ricerca e sviluppo è solo l'anteprima di quello che lo stesso Giatti ci presenta come "il cuore pulsante dell'azienda". Entriamo, infatti, nell'area del magazzino, ma soprattutto in quella dedicata alla produzione e all'assemblaggio delle bici. Una sezione è completamente rivolta al settore ciclo, con i telai che viaggiano su una linea aerea da una postazione all'altra (sono 20 in totale). "Al termine dell'assemblaggio, abbiamo una nostra procedura interna che prevede che le biciclette realizzate vengano provate non solo all'interno della fabbrica ma anche su strada", ci spiega Giatti. Mentre proseguiamo, l'ad sottolinea i vantaggi della politica scelta da FIVE di procedere in autonomia non solo con il montaggio della bici completa, ma anche con la verniciatura. "Possiamo permetterci una certa flessibilità produttiva rispetto

ad altre aziende. Per esempio, possiamo lavorare su piccoli lotti di telai grezzi oppure predisporre delle flotte complete in tempi relativamente brevi, come nel caso dei bandi pubblici. Non a caso, forniamo da tre anni le biciclette elettriche a marchio Italwin ai Carabinieri". La verniciatura (che è manuale, con una persona addetta a questo lavoro) gioca un ruolo chiave in questo processo. FIVE ne utilizza una ad acqua, che è anche più ecologica e rispettosa dell'ambiente.

"L'intera fabbrica è stata studiata per rendere i processi di produzione industriale del tutto automatizzati e interconnessi, secondo la logica dell'industria 4.0"

Fabio Giatti, ad FIVE

La nostra visita prosegue all'interno del magazzino, tra gli scaffali in cui trovano posto i ricambi per scooter ed eBike. È l'occasione per parlare anche del servizio di post vendita offerto da FIVE, e di come si sostengono i rivenditori. Questi ultimi possono aprire un ticket con la propria richiesta su un portale dedicato o su un'app per smartphone. L'azienda bolognese aiuta i dealer a effettuare la diagnostica del caso soprattutto sugli scooter, un ambito in cui possono esserci i casi più complessi. "In situazioni molto particolari, in cui il rivenditore ha bisogno di un appoggio ulteriore, possiamo riportare il veicolo qui in fabbrica nella nostra officina". La parola chiave per Giatti, in questo senso, è programmazione: nell'organizzare uno stock di ricambi nulla può essere lasciato all'improvvisazione, soprattutto per un'azienda come FIVE che si occupa anche di importare e distribuire prodotti provenienti dall'estero.

LO SVILUPPO DELLE BATTERIE

La nostra ultima tappa è la zona riservata all'assemblaggio delle batterie, che rappresenta probabilmente una delle aree più interessanti dell'intero stabilimento. Realizzata nel 2018, anche in questo ambito FIVE ha voluto predisporre una linea che fosse il più "robotica" possibile. L'automatizzazione è fornita in particolare da una sorting machine, ovvero una selezionatrice di celle che vengono testate e poi raggruppate per avere dei pacchi batterie uniformati, e dalla saldatura delle batterie. Al termine della giornata, sulle batterie assemblate viene effettuata la prima carica-scarica completa, in modo da controllarne l'effettiva capacità. La produzione delle batterie, come sottolinea Giatti, "non è un processo così scontato nel nostro Paese". E non lo sono nemmeno le risorse che FIVE sta impiegando in questo settore nella ricerca. A Bologna, infatti, è in corso lo sviluppo di un bms (battery management system) nuovo, che all'interno ha un modulo Bluetooth e un bilanciamento attivo delle celle in caso di squilibri tra le stesse. "Sarà un sistema intelligente, che potrà essere in grado di parlare con l'utente finale per comunicargli lo stato della batteria e altri dettagli legati all'utilizzo di un'eBike", ci spiega l'ad. I prototipi saranno disponibili entro la fine dell'anno. È una strada che FIVE ha imboccato per cercare di guadagnare maggiore autonomia strategica rispetto al Far East, a cui comunque la stessa azienda bolognese (come tutte le altre in quest'ambito) rimane legata per il reperimento delle celle.

Fabio Giatti
amministratore delegato



Da dov'è nata l'esigenza di riportare in Italia una parte della produzione?

Siamo stati tra i primi a fare reshoring. Ci sono vari aspetti che ci hanno convinto a prendere questa decisione. Il primo è il controllo sulla qualità dei prodotti, che possiamo fare da vicino e che ci permette di innalzare i nostri standard. Un altro tema è quello dello sviluppo dei prodotti, perché se la produzione e la vendita avvengono nello stesso luogo c'è una connessione e una rapidità maggiore per l'immissione nel mercato. Dal punto di vista del marketing, il concetto del Made in Italy è altrettanto importante: non tanto per le vendite sul territorio, quanto per le esportazioni in Europa e nel resto del mondo e i vantaggi che ne derivano. In questo modo anche la logistica è più flessibile e la filiera più corta. Con le regole di anti dumping introdotte negli anni successivi, inoltre, è diventato quasi obbligatorio rivedere i processi produttivi aziendali se si vuole lavorare in modo serio.

Quali sono stati gli step che hanno portato all'attuale stabilimento?

Nella fase iniziale, avevamo solo un capannone per il montaggio. In seconda battuta, abbiamo realizzato questo stabilimento ZEB (Zero Energy Building, quasi a zero consumi e ad alte prestazioni energetiche, ndr) inaugurato nel 2017. Nell'anno seguente è invece partita la linea di assemblaggio delle batterie. Ci tengo a sottolineare, inoltre, che noi abbiamo fatto tutto da soli, essendo stata una nostra scelta strategica.

Quale sarà il trend nei prossimi anni? È possibile che anche altre aziende possano decidere di rilocalizzare la produzione?

Lo Stato sta pensando a come incentivare questo processo. Ponendo determinati incentivi nello spostare la produzione da una parte o dall'altra, le aziende possono essere trainate e adeguarsi. Se ci fossero realmente delle politiche governative orientate al reshoring, secondo me in molti cambierebbero Paese e tornerebbero indietro. Io sono convinto che la globalizzazione abbia generato e generi ricchezza, ma gli equilibri su cui si regge l'intero sistema sviluppato negli anni è indubbiamente complesso. E lo abbiamo visto con i problemi causati dalla pandemia.

Quali sono i prossimi progetti nel futuro di FIVE?

Noi ci consideriamo una full electric mobility company. Ci siamo avvicinati al mondo

delle bici elettriche come produttori e a quello di moto, scooter e microcar come distributori, con l'obiettivo di offrire una gamma di veicoli elettrici completa. L'ultimo progetto più significativo che ci riguarda è quello legato alla joint venture con Armony, con cui avremo un unico stabilimento industriale, e l'acquisizione di Garelli. È una concentrazione industriale molto importante, e Armony nella fattispecie avrà anche autonomia gestionale visto che il management è stato confermato. L'unica centralizzazione sarà quella produttiva, nell'acquisto dei componenti, nell'aumento delle quantità e dei lotti.

Quali criteri avete adottato nella scelta dei marchi da distribuire?

Per le moto elettriche abbiamo optato per un costruttore cinese come Tromox che fa solo un determinato tipo di mezzo. Volevamo poi anche un prodotto con manifattura europea e ci siamo rivolti così alla basca Torrot, che ha lo scooter Muvi. Il progetto delle minicar è stato avviato, invece, con il marchio Eli, che è una startup statunitense con sede a Los Angeles. Si tratta di un prodotto di fascia alta nel suo segmento, con design pluripremiato, aria condizionata, sistema keyless, sedili in pelle e connessione Bluetooth.

Come scegliete, invece, i rivenditori a cui affidate i veicoli che produce o distribuite?

Il negoziante deve essere sicuramente specializzato, a seconda della tipologia di prodotto di cui parliamo. Il retailer è il nostro riferimento in una determinata area territoriale. Ritengo che in futuro (ma in parte già ora) ci sarà sempre più posto sul mercato per un rivenditore che tratti solo la mobilità elettrica leggera, vista l'ampiezza di un'offerta che va dalle eBike alle minicar. In Italia, invece, mancano quasi del tutto delle attività commerciali inserite in spazi ampi. In Germania, per esempio, solo per la parte di bici ci sono dei negozi a due piani di 700 mq, che da noi ancora non si vedono.

Uno dei temi più importanti legati alla mobilità elettrica è lo smaltimento delle batterie: quali sono le politiche aziendali di FIVE in merito?

FIVE è iscritta a un consorzio come produttrice di batterie che permette agli utenti finali di smaltire quelle esaurite in maniera autonoma. Sosteniamo quest'ente attraverso la nostra iscrizione e una quota da pagare in base a quanto è stato immesso sul mercato. È obbligatorio per chi produce e commercializza delle batterie.

I MARCHI DI FIVE

WAYEL

Brand attivo dal 2007, specializzato in eBike da trekking e urban (anche pieghevoli) di fascia alta, a cui si sono affiancati negli anni anche gli scooter elettrici.

ITALWIN

Nata nel 2003 in Veneto e acquisita da FIVE nel 2016, propone eBike da cicloturismo, città e pieghevoli di fascia media.

ELI

Azienda statunitense con sede a Los Angeles, che nel 2017 ha lanciato la ZERO Plus, una minicar guidabile dai 14 anni ideale per i centri urbani in grado di offrire fino a 100 km di autonomia.

TROMOX

Brand cinese produttore di moto elettriche, tra cui spicca l'Ukko S come modello di punta. Ha un motore da 4.000 watt, con 8.000 di potenza di picco, per una velocità max di 90 km/h.

TORROT

Fondata a Vitoria, nei Paesi Baschi, nel 1948, ha una linea di motocross per bambini e ragazzi e lo scooter Muvi nelle versioni L1 e L3.

ARMONY

Azienda con sede a San Marino attiva nel mercato delle bici elettriche nel 2006. Offre una gamma che va dalle eMtb alle trekking, passando per le urban e le compact.

GARELLI

La nuova era del marchio lombardo, iniziata nel 2018, è all'insegna dell'elettrico. Oltre alla moto Ciclone, Garelli ha in catalogo delle eMtb front e full suspended, un'eGravel, trekking e city bike.



La sede centrale di Five



L'area test per le batterie