

L'INVESTOR DAY DI FCA

L'automotive  
spera nel lusso

di Christian Benna

Per molti il primo giugno, l'Investor Day di Fca, sarà il giorno del «giudizio». Il momento in cui si capirà se davvero il Lingotto abbandonerà definitivamente la produzione di auto di massa in Italia. E si concentrerà solo sul segmento premium. Mentre la Fiom è critica, la filiera spera di salire a bordo dei nuovi modelli di lusso e non perdere le commesse.

a pagina 9

# La filiera automotive prova a salire sul polo del lusso

## Occhi puntati all'Investor day di Fca venerdì

### L'analisi

di Christian Benna

**T**utti con il fiato sospeso. I lavoratori delle Carrozzerie di Mirafiori e di Grugliasco (5.400 addetti), sindacati e istituzioni. E in tensione c'è soprattutto la lunga catena dei fornitori: 700 imprese piemontesi, dove sono impiegate 77 mila persone e che producono ogni anno 16 miliardi di euro di valore aggiunto per l'economia del territorio.

Per molti il primo giugno, l'Investor Day di Fca, sarà il giorno del «giudizio». Il momento in cui si capirà se davvero il Lingotto abbandonerà definitivamente la produzione di auto di massa in Italia. E si con-

centrerà solo sul segmento premium. Per la Fiom di Torino, che domani in Piazza Castello chiama a raccolta la città per l'assemblea pubblica Workers day, si tratta di un'ipotesi da scongiurare. Secondo un documento interno del sindacato dei metalmeccanici, la trasformazione degli impianti torinesi nel Polo del Lusso non è stato un volano per le imprese della filiera automotive. In base al sondaggio realizzato tra le imprese fornitrici di Fca, le linee ad alta gamma del Lingotto assicurano lavoro solo per il 22% delle imprese torinesi del settore.

«Il fatturato premium della componentistica vale circa il 7-8% del totale dei ricavi», scrive il sindacalista Fiom Edi Lazzi sottolineando che dal 2001 al 2017 «la filiera ha perso 19.000 posti di lavoro». Eppure il destino dell'industria automobilistica in Italia sembra già tracciato. Con l'Italia che ospiterà

le linee del lusso: Alfa Romeo e Maserati. Uno scenario che

preoccupa le aziende.

L'Osservatorio di Anfia parla di oltre 2.000 società italiane di componentistica che gravitano attorno alle fabbriche Fca. Per tutte queste aziende un euro su tre incassato in commesse è generato da collaborazioni con Fca. Negli anni di crisi tante aziende si sono smarcate dalla dipendenza da «Mamma Fiat», sono diventate forti esportatrici (le vendite all'estero crescono del 7%) e hanno smesso da un pezzo di essere mono-committenti. Ma il 74% ha ancora in portafoglio ordini con Fca.

Per Giuseppe Calabrese, ricercatore di Ircres Cnr, la strategia sul lusso può essere invece un'occasione per il settore. «Perché le imprese dovranno spostare ulteriormente verso l'alto la propria attività produttiva. Il che comporta investimenti in tecnologia e in innovazione. E saranno sempre più competitive». Bisognerà vedere quali modelli premium saranno sviluppati da Fca in Italia, e in particolare a Mirafiori

dove è atteso un Suv Maserati in sostituzione dell'Alfa Mito, e quali investimenti saranno messi in campo sulla produzione di vetture ibride ed elettriche.

«Produrre la Panda o altre utilitarie in Italia non ha più molto senso — dice Calabrese —. Perché i margini sono bassissimi». Insomma l'alto di gamma può garantire, anche se non per tutti, nuove prospettive ad alto valore aggiunto. In Europa solo Germania, Francia e Italia hanno una filiera in grado di produrre l'auto dalla A alla zeta. Eppure come fa notare Giuseppe Barile, presidente del gruppo componentisti di Anfia, ci sono paesi come la Spagna che non hanno costruttori locali di rilievo ma le case automobilistiche internazionali investono massicciamente. «In Italia produciamo 750 mila vetture l'anno. Eppure l'auto è scomparsa dal dibattito della politica. Senza una politica industriale rischiamo di perdere un settore vitale per la nostra economia».

La componentistica automotive italiana

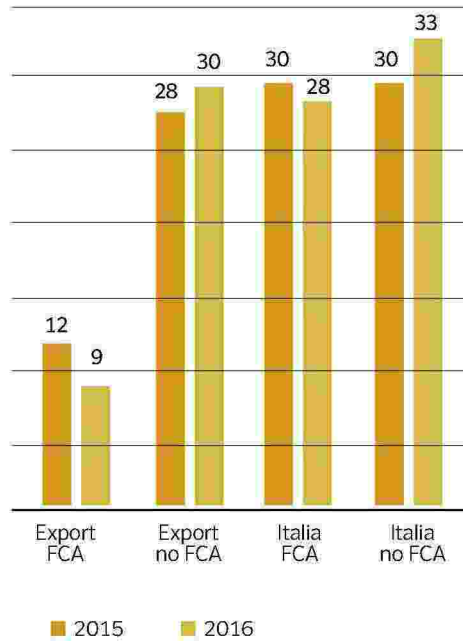
Percentuale di fatturato da gruppo FCA



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES



Ripartizione del fatturato per cliente finale (valori in %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017

L'Ego



**Il fatturato premium della componentistica vale il 7-8% del totale dei ricavi, dal 2001 al 2017 la filiera ha perso 19.000 posti di lavoro**  
**Edi Lazzi (Fiom)**



**In Italia produciamo 750 mila vetture l'anno. Senza una politica industriale rischiamo di perdere un settore vitale per la nostra economia**  
**Giuseppe Barile (Anfia)**

