

IL CASO FCA-FORNITORI

Decisi (Anfia):  
«Dobbiamo  
fare autocritica»

di Christian Benna

a pagina 5

## L'INTERVISTA PIERANGELO DECISI



di Christian Benna

«Fiat Chrysler non ci ha lasciato a piedi. Semmai siamo noi, e per noi intendo il sistema Piemonte e il sistema Italia, che non siamo riusciti a saltare a bordo della trasformazione del mondo automotive». Pierangelo Decisi titolare di Sigit, stampaggio plastica e interni auto (1.600 addetti e 14 stabilimenti), vicepresidente delle imprese della componentistica Anfia, entra in derapata tra le polemiche scaturite dalla scelta di Fca di adottare una piattaforma francese, targata Peugeot, per buona parte della produzione delle utilitarie Fiat, almeno per i nuovi modelli dello stabilimento del segmento B realizzati a Thychy in Polonia. Un cambio di marcia che, secondo molti piccoli fornitori del territorio, rischia di mandare fuori strada la filiera delle pmi made in Italy. «Un solo pianale per tanti modelli: così fin tutte le case automobilistiche per abbattere i costi — spiega Decisi —. Non è una novità, ma una logica industriale. Il problema è un altro e non è di oggi: è cioè che la componentistica globale è ormai in mano ai mega-fornitori. In Italia non siamo riusciti a creare nessun grande gruppo».

Pierangelo Decisi, nel nostro paese l'industria della componentistica auto vale circa 20 miliardi e 2.200 imprese. In pratica quanto fattura Faurecia, società del gruppo Psa, che però è una sola azienda. Ha ragione chi pensa che sui nuovi modelli city car Fca-Psa lavoreranno solo i francesi?

«Sergio Marchionne diceva: i fornitori guadagnano più di noi. Perché i big della componentistica hanno sempre fatto soldi a palate. A bordo di una piattaforma unica, che sia francese o italiana, i costruttori potranno sfruttare

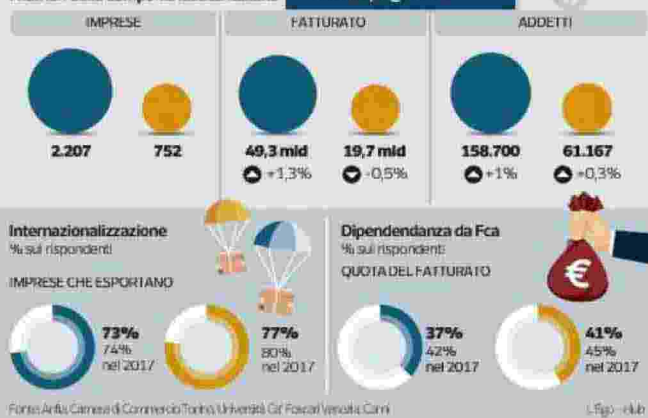
Con una piattaforma unica, che sia francese o italiana, i costruttori potranno sfruttare economie di scala

La filiera automotive in Piemonte

Dati 2019 ■ Italia ■ Piemonte

I numeri della componentistica italiana

Vai alla pagina 34



## «Fca-Psa, dobbiamo crescere per agganciare la rivoluzione dell'auto»

Il vicepresidente Anfia: abbiamo perso l'automotive 20 anni fa e il sistema Italia non ha favorito una politica dei grandi gruppi

economie di scala. Su quella per le city car di Fca-Psa lavorerà chi ha i prodotti migliori e i costi più convenienti. Non c'è solo Faurecia al mondo. Magari lavoreranno anche Bosch, Continental, Denso, Marelli. E a cascata la filiera di pmi di riferimento. Noi di Sigit anziché gridare al lupo e fasciarci la testa forniamo direttamente gli interni auto Volkswagen».

Meno male che ci sono i tedeschi. La Francia ha investito 8 miliardi di soldi pubblici per il rilancio dell'auto, il nostro governo ha stanziato 500



Il mercato non si fa per legge, ma sono convinto che ci sarà spazio per tutti

milioni. Di sicuro i cugini transalpini partiranno in pole position.

«Mi stia a sentire: il sistema Italia ha perso il treno dell'auto tanti anni fa. E non per colpa di Fiat. Lo vediamo anche oggi con un esecutivo che investe pochi fondi, e destinati perlopiù all'auto elettrica, per un settore che, seppure molto frammentato, garantisce tanta occupazione. Si fanno tante polemiche per una piattaforma in un Paese senza politica industriale per l'auto. Ma poi qualcuno sa di cosa si tratta?».

Chi è



Pierangelo Decisi, vicepresidente Anfia

Ce lo spieghi lei.

«Pianale, sospensione, componenti motore, sospensioni, elettronica. Il 40% dei costi per costruire un'auto deriva dalla piattaforma. Psa ha sviluppato Cmp, piattaforma modulare in grado di ospitare sia modelli ibridi che a motore termico. Non avrebbe avuto senso investire miliardi per produrre un'altra targata italiana».

Perché non esiste un grande gruppo di componentistica in grado di tenere il passo dei big. La fusione Fca-Psa potrebbe favorire aggregazione?

«È troppo tardi. Non succederà. Il sistema finanziario italiano non ha favorito le fusioni. Le pmi potranno ottenere risultati con buoni uffici tecnici e la capacità di innovare. E poi va detto che anche noi imprenditori siamo parte del problema. Mi sa nominare società piemontesi che hanno Ceo esterni alla famiglia proprietaria?».

Non molti. E lei ha nominato un manager esterno per guidare Sigit?

«Nemmeno io. Perché siamo troppo attaccati all'azienda. Che è un bene ma non favorisce la creazione di grandi gruppi. In Germania e in Francia i fondatori delle imprese del settore se ne stanno al mare, in barca, a godersi la vita. Quanto arriva il loro manager e propone una fusione, loro firmano e stappano champagne. Così si è sviluppata Faurecia».

Resta il fatto che il governo ha garantito a Fca un prestito da 6,3 miliardi per investire in Italia. Gli ordini per la nostra filiera, piccola e grande che sia, secondo lei, saranno garantiti?

«Il mercato non si fa per legge. Ma sono convinto che ci sarà spazio per tutti. Però in una logica nuova basata su efficienza e produttività. Il ceo del gruppo Stellantis Carlos Tavares è un vero esperto di auto, un pilota tra l'altro. Punterà su contenimento dei costi e qualità. Invece di chiedere corsie preferenziali sulla base del passaporto chiediamoci quali piani industriali possiamo mettere in campo».

di ASSOCIAZIONI DELL'INTERVISTA