

Auto Le aziende specializzate (dai sedili alle scocche) sono in ginocchio

Fiat, arriva il conto al tavolo dei fornitori

Per l'indotto ricavi dimezzati. L'impatto più forte in Piemonte, 25 mila in cassa integrazione. I casi di Persico, Magnetto, Tasca

DI ALESSANDRA PUATO

Travolti dalla cassa integrazione i lavoratori, dai mancati pagamenti e dalla stretta creditizia i datori di lavoro. Se la crisi della Fiat e delle case automobilistiche è pesante, quella dell'indotto, di chi fornisce sospensioni e tappetini, è drammatica. L'effetto cascata è partito, investe almeno 275 mila lavoratori in 2.770 aziende. Per il 36% sono fornitori di Fiat, per due terzi al Nord.

A novembre, dicono l'Anfia e l'Unione industriali di Torino, nel Piemonte che copre un terzo del settore, erano una ventina le aziende con cassa integrazione, per circa 2.500 dipendenti. A metà gennaio, in due mesi, sono stupificate (120) e i lavoratori colpiti decuplicati, circa 25 mila (media mese, stima). «Entro la prima parte del 2009 saranno almeno 50 mila i lavoratori dell'automotive coinvolti in processi di cassa, con il Piemonte epicentro», dice Fausto Durante, segretario nazionale della Fiom Cgil.

È un esercito. «Per ogni addetto alla produzione di auto in Fiat ce ne sono almeno tre che vanno in cassa», dice Durante. E si parla solo delle imprese con più di 15 dipendenti. Nelle altre, i fornitori di secondo e terzo livello, «ci sono i licenziamenti individuali». Perché la frenata interessa anche i veicoli industriali, dai camion ai trattori: «L'Iveco va verso le 30-35 settimane di cassa mentre l'auto è sotto le 30 — dice Giorgio Airaud, segretario generale Fiom Piemonte —. E la settimana scorsa

Cnh (i trattori di Fiat, ndr.) ha chiesto altre 12 settimane, in totale sono a 38: le stanno esaurendo. L'indotto segue». Allarme nel Canavese, dove fanno le ruote dentate.

Da settembre a fine 2008 la componentistica ha perso fatturato (non solo per Fiat) a colpi del 30% al mese, con picchi del 50% all'inizio di quest'anno (dati Anfia). La previsione è chiudere il 2009, tenuto conto degli incentivi («Effetto tutt'altro che trascurabile», dicono all'Unione industriale di Torino: ma solo per le utilitarie), con un calo del 25-28% del giro d'affari, che dai 46 miliardi 2007 scenderebbe a 30. Sei aziende su 10 ormai lavorano solo per l'estero, da Psa a Toyota, ma la crisi è globale.

Da Sogefi ai piccoli

«Sono in questo settore da vent'anni ma non ho mai visto una caduta simile per rapidità e dimensioni», dice Emanuele Bosio, amministratore delegato della Sogefi. È la società Cir che fa filtri e sospensioni: dopo avere appena tagliato 700 dipendenti sta ora «lavorando per ridurre ulteriormente gli organici». Si parla di un altro centinaio di persone a breve, nel gruppo. Sogefi ha ricavi per oltre un miliardo e lavora per Fiat all'8%, figuriamoci gli altri: le famiglie Magnetto (lamiera), Persico (sagome), Bonometti (coppe dell'olio), Tasca (rivestimenti di pianali e parafranghi, i cosiddetti «locari»). Sono quelli che reggono nel settore, tutte aziende familiari. Segnano in questo inizio d'anno cali del fatturato (da automotive

in Italia) rispettivamente del 40%, 60%, 25%, 50%. Qualcuno cerca di diversificare, tutti si sentono abbandonati dalle banche che Tremonti ha spinto, il 5 marzo, a sostenere le imprese.

La stretta delle banche

«Abbiamo 26 brevetti, il 40% dei nostri 250 dipendenti è in cassa integrazione — dice Franco Tasca, presidente di Piccola industria di Torino e della San Valeriano di Virle Piemonte, 40 milioni di ricavi di cui 12 da Fiat —. Lavoriamo tre giorni su cinque. Lo stabilimento a Cassino gira ma qui no, le nuove Alfa 149 e Ypsilon sono slittate. Diversifichiamo sull'elettrodomestico». «Il nostro fatturato dall'Italia è stato di sei milioni nel 2008, se tocchiamo i due quest'anno è tanto — dice Alessandra Persico della Persico di Nembo (Bg) che costruì lo scafo di Luna Rossa, 70 milioni di giro d'affari —. Abbiamo 5-6 milioni di pagamenti fermi. Il margine dall'auto

è sceso del 30%, stiamo virando su produzioni più tecnologiche. Molti concorrenti stanno chiudendo per il mancato credito».

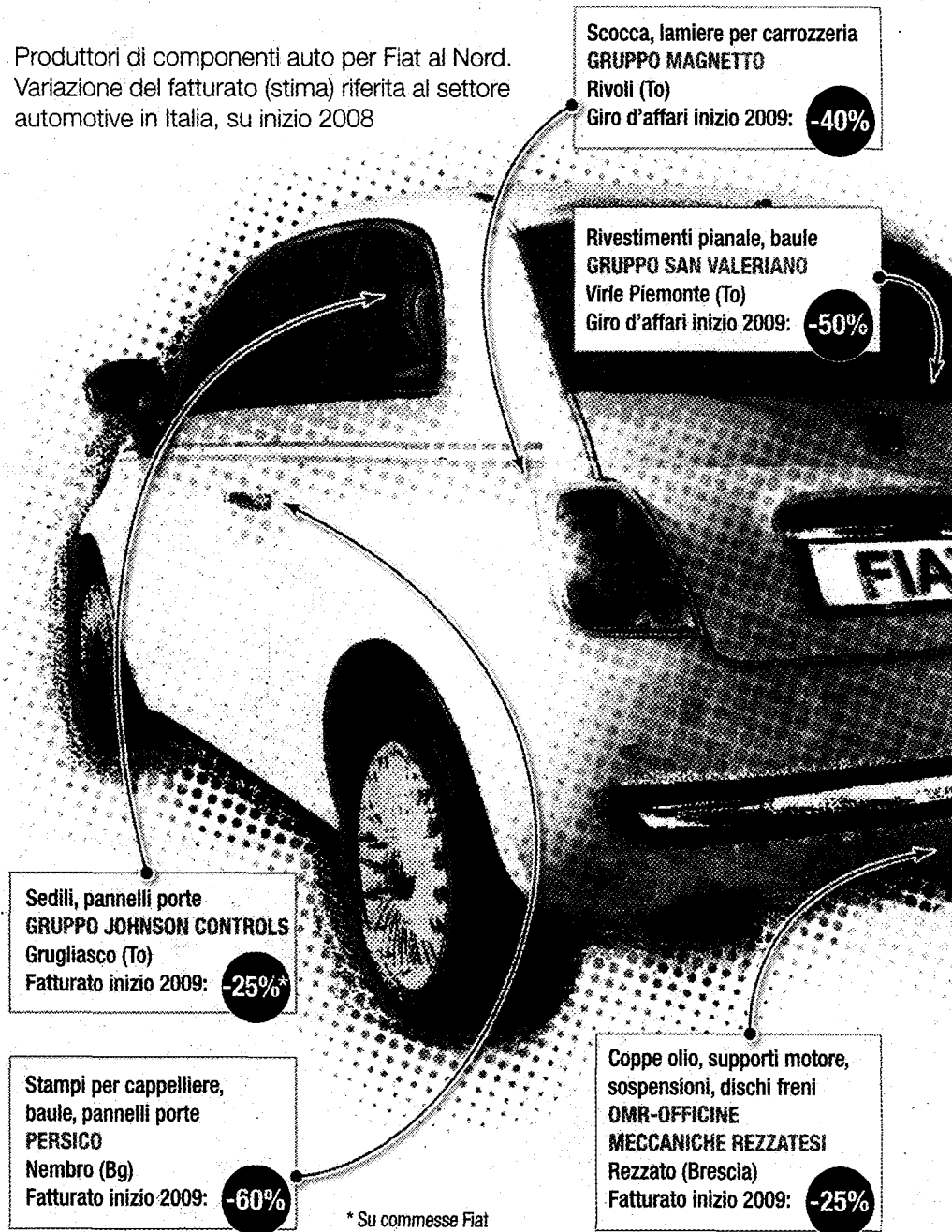
«Abbiamo aperto fabbriche in Brasile, India, Cina: per fortuna Fiat ce l'ha permesso, se no saremmo andati a picco — dice Marco

Bonometti, presidente dell'Omr di Rezzato (Bs), 470 milioni di fatturato, fornitore unico del Lingotto per le coppe dell'olio —. Abbiamo eliminato i contratti interinali e cambiato le mansioni». Alla Magnetto di Rivoli la «cassa» è partita a gennaio, sul 28% dei 900 dipendenti al Nord: «Calo dovuto a Pininfarina e Iveco». Accusano il colpo persino multinazionali come la Johnson Controls, che a Grugliasco fa i sedili («Tenuto conto degli incentivi il giro d'affari da Fiat può scendere del 25%»); e aziende collaterali come la Camm, seggiolini per auto: («Meno 10% in febbraio, mai visto in 40 anni»).

Per uscirne, gli industriali avanzano due proposte: sussidi alla ricerca e riapertura del credito bancario. Con 3 miliardi l'anno, l'automotive è il primo investitore privato in ricerca e sviluppo, dice l'Anfia. «Il 70% degli oneri della ricerca sono sui componentisti, è a loro che devono andare i contributi europei», dice Bosio di Sogefi, che nelle sospensioni sta lavorando su componenti in materiali compositi alternativi all'acciaio. Quanto alle banche, «gli spread aumentano nonostante la discesa dei tassi e ci sono forti restrizioni ai fidi», denuncia l'Anfia. «Ci è stata richiesta una riduzione dei fidi perché l'automotive è considerato a rischio — testimonia Vanessa Zaniboni della bergamasca Lupini Targhe, che fa stemmi —. Eppure siamo in linea con i parametri di Basilea e abbiamo appena chiuso un contratto da 25 milioni con Audi». Oggi all'Unione industriali di Torino arriva una delegazione Abi per parlare, lunedì prossimo sono invitate le casse di risparmio.

Il crollo della filiera

Produttori di componenti auto per Fiat al Nord. Variazione del fatturato (stima) riferita al settore automotive in Italia, su inizio 2008

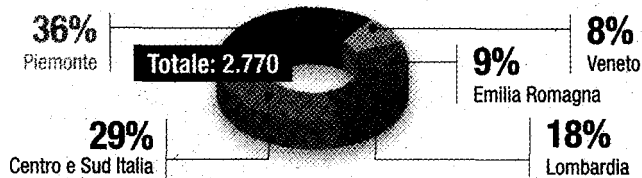


Fonte: elaborazione Corriere Economia su dati delle società

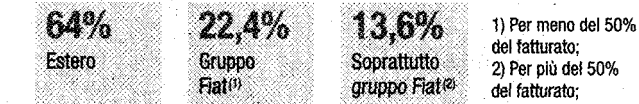
S. Avatroni

Il peso del Piemonte

LE AZIENDE DELLA COMPONENTISTICA AUTO IN ITALIA



DA DOVE VENGONO I RICAVI DEL SETTORE (dati 2007)



Fonte: elaborazione Corriere Economia su dati e previsioni Anfia

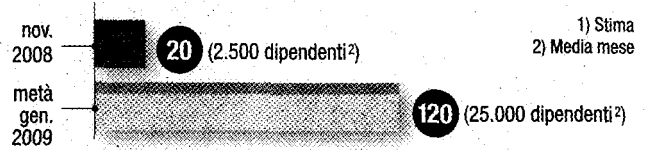
S. Avaltroni

Effetto Lingotto

FATTURATO COMPONENTISTICA AUTO (dati in mlrd di euro)



AZIENDE IN CASSA INTEGRAZIONE IN PIEMONTE



Fonte: elaborazione Corriere Economia su dati e previsioni Anfia

S. Avaltroni

