

Ferrari (Anfia) “A rischio nel settore 1,4 milioni di addetti”

www.ecostampa.it

FABIO POZZO
TORINO

“La crisi dell'auto mette a rischio, in Italia, un milione e 400 mila lavoratori». A lanciare l'allarme, facendo i conti della filiera, è Mauro Ferrari, il presidente del gruppo componenti **Anfia**, nonché vicepresidente dell'associazione e ad della Webasto Spa. «Fiat è la “testa” e rappresenta 50 mila dipendenti diretti. Ci sono poi altri 200 mila lavoratori diretti dell'indotto e un altro milione e 150 mila di indiretti. La filiera va dal produttore al distributore».

La componentistica ha un peso di rilievo. «È rappresentata da quasi tremila aziende, per 46 miliardi di euro di fatturato, pari al 6% del Pil e al 20% delle entrate fiscali. Il 35% del fatturato, 16 miliardi, è destinato all'export, con una bilancia commerciale attiva per 6 miliardi». Un peso che negli ultimi vent'anni è progressivamente aumentato. «Oggi i 2/3 dei componenti di cui è costituita un'auto vengono da fornitori esterni» spiega Fer-

rari. Da qui, si comprende anche il grado di esposizione del segmento alla crisi conseguente al drastico calo delle vendite di veicoli. Qualcuno dice che non tutte le aziende, però, sono di proprietà italiana. «E allora, che significa? Utilizzano manodopera, impiegati, dirigenti italiani. Offrono lavoro e pagano le tasse in Italia».

Ferrari affronta, subito, il discorso degli aiuti di Stato. «Si pensa che il sostegno all'auto sia esclusivamente sostegno alla Fiat e non si considera l'intera filiera».

Una filiera che ha bisogno di aiuti immediati. «Sì, perché mentre noi discutiamo, gli altri Paesi si sono già mossi e si stanno muovendo: penso alla Francia, alla Germania. Bisogna capire che è una corsa contro il tempo e che ogni giorno in più di incertezza e indecisione è un colpo mortale». Per le vendite, «perché chi oggi ha intenzione di acquistare un'auto aspetta gli incentivi annunciati, e così il mercato è fermo». Ma anche per la competitività.

«La componentistica italiana investe il 3% del suo fatturato in ricerca e sviluppo. L'innovazione è il nostro asso, che ci consente di essere competitivi sul

mercato: è chiaro che se restiamo fermi, e gli altri vanno avanti, perderemo anche su questo fronte».

La risposta alla crisi, dunque? «Immediata, con incentivi per il rinnovo del parco auto» indica il vicepresidente dell'**Anfia**. «C'è un vantaggio ecologico, ma anche i benefici di uno strumento a costo zero, che negli anni passati si traduceva soltanto in un surplus dell'Iva, delle tasse, mentre oggi significa anche un risparmio del costo degli ammortizzatori sociali». Ma non basta. «Ci dovrà subito dopo essere un tavolo di confronto allargato alla componentistica, per decidere ulteriori interventi. Penso ad esempio alla facilitazione del credito per consumatori e imprese, a un fondo di garanzia per l'utilizzo dei finanziamenti della Bei, alla cosiddetta Tremonti ter per una detassazione degli utili reinvestiti dalle aziende». Si anche alla sovrattassa sull'immatricolazione dei nuovi Suv. Il tutto, possibilmente, il più in fretta possibile. «È inutile parlare di contributi per l'innovazione, se arriveranno quando saremo già morti...».

Ferrari parla di «effetto psicologico», di «spirale negativa». «Gli incentivi, lo si è visto in questi giorni in Germania, agiscono sul clima di sfiducia che sta contagiando tutti e possono alleggerirci da questa zavorra micidiale». Lui, alla Webasto, ha già agito, raddoppiando a dicembre il premio di risultato per tutti i 300 dipendenti.

LA FILIERA

«I due terzi di un'auto sono costruiti da aziende esterne
La crisi non tocca solo Fiat»

LA COMPONENTISTICA

«In Italia tremila imprese
Un fatturato di 46 miliardi
pari al 6% del Pil»

