

L'INDOTTO FIAT

LE ATTESE SUL PIANO 2010-2014

Destinazione Serbia. È bastato l'avvio della joint venture con Zastava per far triplicare le esportazioni

67 milioni

L'investimento. La spesa degli enti locali per acquistare parte di Mirafiori è criticata da Cota

«Un milione di auto per sopravvivere»

I componentisti piemontesi: garantire livelli minimi - Oggi l'Investor day al Lingotto

TORINO

Marco Ferrando

Un milione di auto l'anno. O anche solo la conferma delle 900mila già preannunciate da Sergio Marchionne il 22 dicembre scorso a Palazzo Chigi. Oggi a mezzogiorno i vertici del Lingotto apriranno l'Investor day, ma a seguire la maratona lunga sei ore non ci saranno solo gli analisti di mezzo mondo: tra gli interlocutori più attenti c'è la componentistica auto italiana, per la metà concentrata in Piemonte. Un settore sul quale la crisi sta pesando più della media, e che ora a Fiat chiede certezze sui piani per l'Italia; ovvero che cosa, quanto e dove intende produrre nei suoi stabilimenti sparsi per la penisola, dove lasoglia minima di sopravvivenza per i fornitori è stimata proprio intorno al milione di auto.

Ormai per la filiera delle quattro ruote il mercato domestico mediamente vale il 50% (spesso anche meno) del fatturato, ma ciò non toglie che proprio sull'Italia si concentrino le maggiori ansie. «Perché è il paese in cui produrre auto è sempre meno competitivo e al tempo stesso è più oneroso ridimensionare o ristrutturare uno stabilimento», sintetizza Pierangelo Decisi, presidente del gruppo Sigit (stampaggio gomma e plastica), con 470 addetti e 46 milioni di fatturato. L'anno scorso l'azienda ha pagato caro il prezzo della crisi, ma resiste: «Cistiamo organizzando per una presenza in America, guardiamo con interesse alla Russia e alla Serbia,

ma è l'Italia che ci preoccupa». Sul breve periodo, dove la prospettiva di tornare ai livelli di produzione del 2007 (quando si toccarono i 900mila veicoli) è comunque considerata «una buona notizia», ma soprattutto sul medio-lungo, vale a dire quando «verranno al pettine tutti i nodi legati alla scarsa competitività del nostro paese», dice ancora Decisi. Che intanto pensa alle relazioni sindacali, ai pagamenti (in Polonia si viaggia sui 45 giorni, in Italia 120), ai costi legati all'energia.

«In teoria, per l'Italia, visto che siamo un mercato da oltre due milioni di immatricolazioni l'anno, l'obiettivo ideale quello di produrre almeno un milione e mezzo di auto l'anno», ricorda Mauro Ferrari, ad Webasto e presidente Anfia componentisti. Eppure, si tratta di «un'ipotesi puramente teorica visto che per puntare a questi traguardi prima si dovrebbero ottenere condizioni accettabili di competitività».

In fondo, si tratta dello stesso problema strutturale (con relative soluzioni) all'ordine del giorno anche del recente convegno di Confindustria a Parma: «Perché anche l'auto, con il suo indotto, torni a operare al massimo delle proprie potenzialità servirebbe una riforma radicale del sistema socio-economico in forte rottura col passato, si dovrebbe cioè passare a un sistema che metta al centro delle sue priorità gli elementi che producono il Pil: imprese e lavoratori». Morale, per i componentisti non c'è che da accontentarsi, almeno

661mila

La produzione 2009. Realizzata negli stabilimenti italiani del Gruppo

«Il comparto sconta il deficit di competitività di tutto il paese»

Mauro Ferrari
PRESIDENTE ANFIA COMPONENTI



A Grugliasco. Le officine dovrebbero ospitare le linee per l'assemblaggio dei modelli Chrysler

per ora, di quanto "offre" Fiat: «Ben vengano le 900mila auto che il gruppo vuole tornare a produrre in Italia, un traguardo realistico che senza dubbio potrà avere positivi effetti anche sulla componentistica».

La ripartizione tra i siti

La cifra, già anticipata nel dicembre scorso dal Lingotto, con ogni probabilità troverà conferma oggi. Per il gruppo controllato da Exor sfornare 900mila auto nella penisola di fatto equivale a tornare ai volumi del 2007, e crescere di quasi il 30% rispetto ai livelli 2008 e 2009, quando si è arrivati a 661mila vetture. Di mezzo, c'è la chiusura di Termini Imerese ma anche il potenziamento di Pomigliano, dove l'arrivo della Panda lo renderà - a regime - il secondo stabilimento Fiat in Italia, e il turn over di Mirafiori, dove la Multipla lascerà il posto alla nuova monovolume. Un giro di valzer che rivoluzionerà le commesse dei componentisti piemontesi, che non a caso già nel 2008 aveva risentito del calo della produzione domestica con un passo indietro del volume d'affari di circa un miliardo, visto che il totale era sceso da 23,5 a 22,5 miliardi. «Con l'eventuale arrivo di Panda a Pomigliano, produrranno di più in Italia anche noi», commenta Vittorio Audisio, presidente della vercellese Gammastamp: l'azienda, che sulla piccola di casa Fiat monta le cerniere porta e i freni a mano, pezzi che finora venivano realizzati in Polonia e che con la rilocalizzazione della

piattaforma a Pomigliano verranno assegnati allo stabilimento di Biadé.

I mercati stranieri

«Sia su Pomigliano, sia su Mirafiori Fiat ha deciso di compiere scelte coraggiose, che ci daranno una spinta importante», commenta Paolo Scudieri, al vertice del gruppo Adler Plastic, che tra l'altro controlla la torinese San Valeriano. Ma proprio Scudieri, che nei giorni scorsi ha concluso l'acquisizione della multinazionale Hp Pelzer, dal piano di oggi si aspetta di conoscere i primi dettagli «sugli effetti dell'operazione Chrysler. Finora ne abbiamo esaminato solo le potenzialità, adesso i tempi sono maturi per vedere quali saranno le ricadute su scala globale. A partire da quelle che attendono noi fornitori».

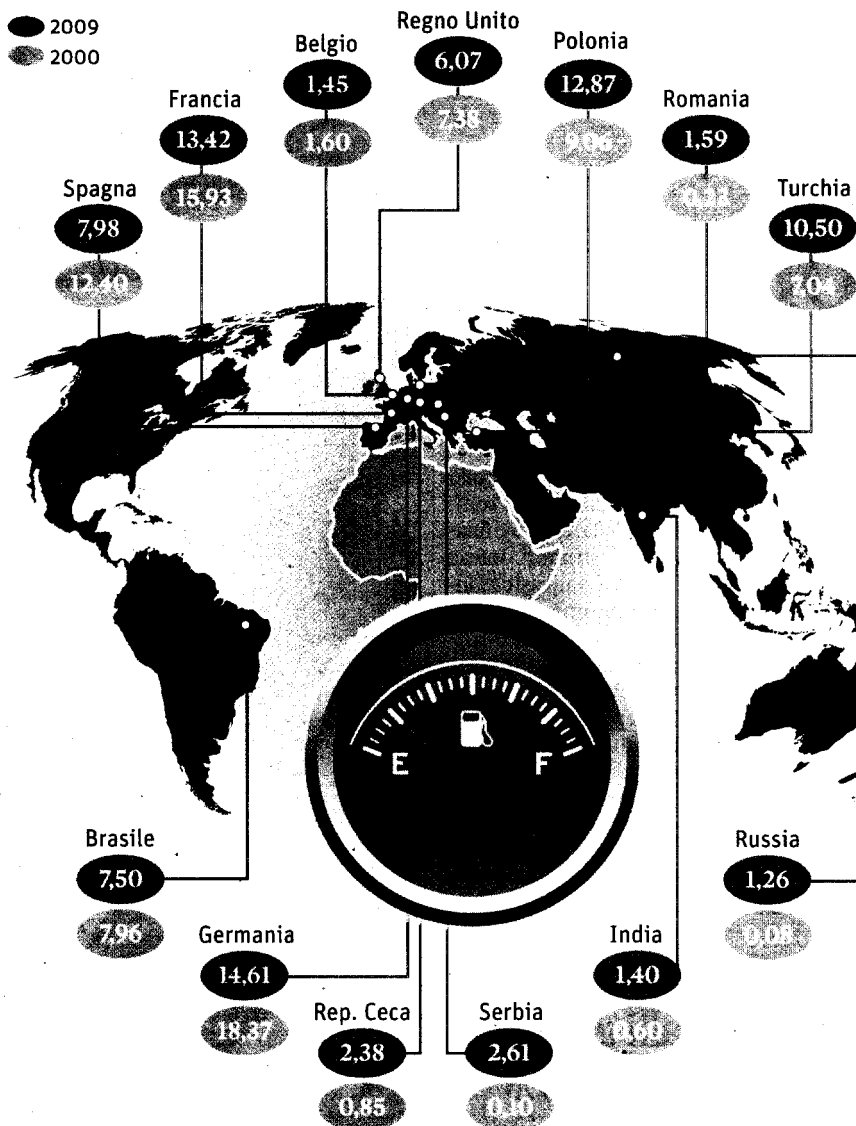
Una sfida, quella dell'internazionalizzazione, che per l'indotto resta - a dispetto dei tentativi (anche riusciti) di diversificazione - «strettamente legata alle scelte e alle strategie operate da Fiat», ricorda Filippo Chiesa di Step, tra i curatori dell'Osservatorio sulla componentistica veicolare della Camera di commercio di Torino. I numeri, d'altronde, confermano: dentro al crollo registrato dall'export dei componentisti piemontesi nel 2009 (-44,6%), a reggere sono i soli mercati in cui la presenza del Lingotto è salda, come Polonia (-3,25), Turchia (-8%) e soprattutto Serbia, dove è bastato l'avvio della joint venture con Zastava a far triplicare le esportazioni.

marco.ferrando@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

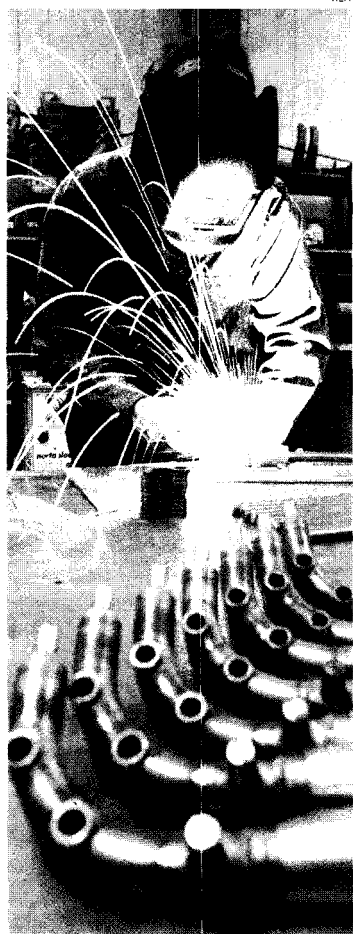
La direttrici dell'export

Quota % dei mercati sulle esportazioni della componentistica piemontese nel 2009 e nel 2000

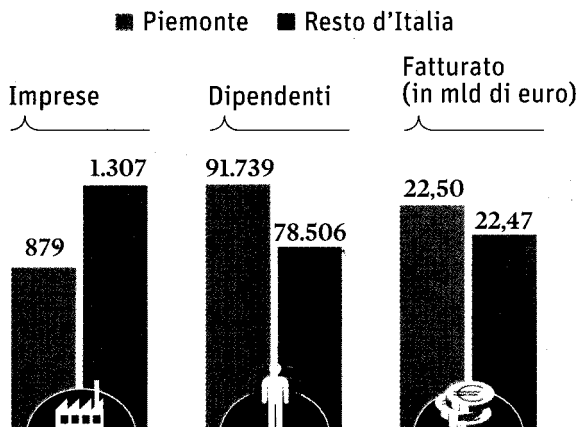


Fonte: Osservatorio sulla componentistica della Camera di commercio di Torino

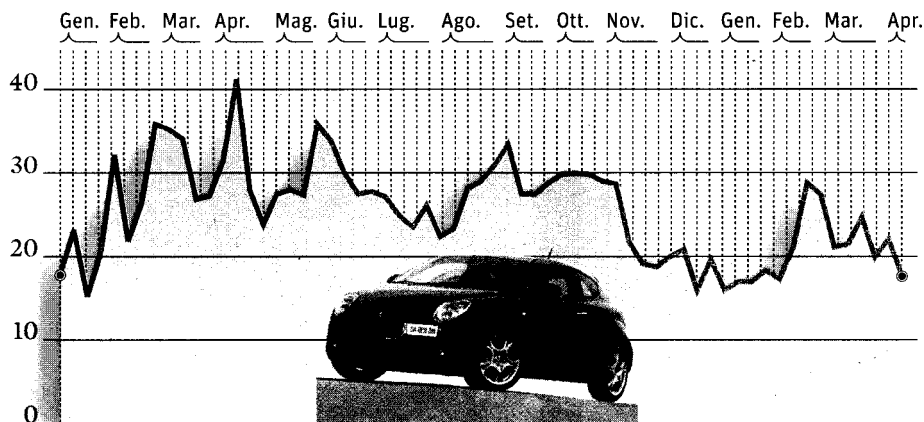
Lo spaccato



La filiera auto piemontese a confronto con quella nazionale



Il trend della domanda di cassa integrazione (in migliaia di ore) da parte delle Pmi associate all'Amma



Fonte: Osservatorio sulla componentistica auto della Camera di commercio di Torino e Amma Torino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.