

# Dall'export il 50% dei ricavi del settore

Già previsto dal piano "Fabbrica Italia" che 300mila auto prodotte finissero all'estero

► TORINO

Il tavolo che Fiat e governo avvieranno nelle prossime settimane per studiare specifiche agevolazioni per l'export interessa tutta l'industria italiana, non solo il comparto auto. Le misure allo studio del ministro dello Sviluppo Economico, Corrado Passera, saranno una boccata d'ossigeno in particolare per l'indotto auto che subisce pesantemente i contraccolpi della crisi del mercato.

Per le aziende del settore l'export rappresenta - secon-

do i dati dell'Osservatorio auto promosso dall'Anfia (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) - più del 50% dei ricavi della filiera. Nel 2011 un'azienda su due ha aumentato il suo fatturato all'estero, e per quelle più diversificate e più forti l'export è cresciuto del 16% al livello record di 19,1 miliardi di euro.

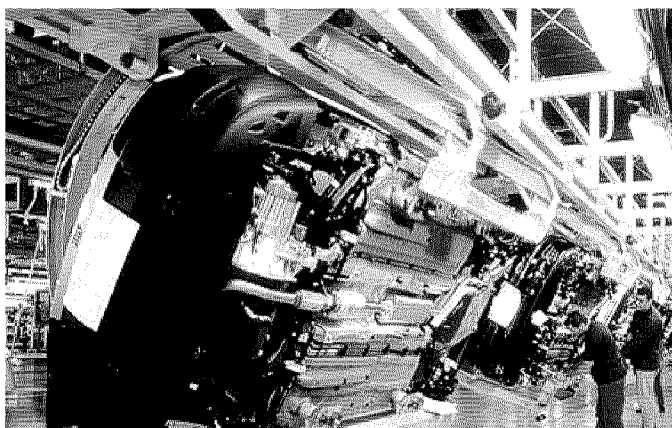
L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne, dice da tempo che il futuro delle fabbriche italiane del gruppo Fiat è legato alle esportazioni e il comunicato congiunto di sabato indica l'obiet-

tivo di «riorientare il modello di business in Italia in una logica che privilegi l'export, in particolare extraeuropeo». Lo sguardo è rivolto soprattutto all'America del Nord. Il piano Fabbrica Italia, ormai defunto, indicava dei numeri che oggi non valgono più, ma che danno il senso della rilevanza di questo tema nella strategia Fiat: l'obiettivo indicato nell'aprile 2010 era infatti quello di produrre in Italia nel 2014 circa 300mila vetture per il mercato statunitense (100.000 con i marchi Fiat, le altre con i brand dell'alleata di

Detroit) e di aumentare la percentuale delle esportazioni dal 44% del 2009 al 65% nel 2014.

La fotografia a oggi è questa: negli Usa arriverà il prossimo anno la 500L dalla Serbia, nel 2014 il coupé sportivo 4C Alfa Romeo prodotto a Modena e la nuova Giulia che si non sa ancora dove verrà costruita, forse in America. Entro fine anno arriverà la nuova 500 elettrica, anche questa prodotta negli Stati Uniti, mentre dovrebbe arrivare da Mirafiori il piccolo Suv Jeep quando l'investimento sarà scongelato.

Al momento è il mercato americano ad alimentare quello italiano: dal Messico con il marchio Fiat arriva il Freemont, mentre dal Nord America le Lancia Thema, Voyager e Flavia.



Operai al lavoro in una catena di montaggio Fiat



## ► *Il Lingotto pesa per meno del 50%* **Aziende di componenti salvate dall'export**

**AUTO**

**Roma**

A dispetto della crisi del mercato dell'auto in Italia che continua a mietere vittime tra gli occupati del settore, dal mondo della componentistica arriva un segnale di speranza e di orgoglio del "made in Italy". Nel 2011, in piena crisi, le aziende del settore sono riuscite a chiudere l'anno con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi di euro. E questo in presenza di un forte taglio delle commesse dal gruppo Fiat, la cui produzione nel 2012 è scesa a meno di 650 mila autoveicoli dai circa 1,2 milioni del 2002. E infatti a soccorrere le 2.489 imprese della filiera componentistica è stata la domanda proveniente dall'estero, che vale oltre 19 miliardi di euro e nel 2011 è cresciuta del 16% rispet-

to all'anno precedente. L'export ha determinato quasi il 60% del fatturato globale del settore, mentre la dipendenza dal gruppo Fiat è scesa sotto il 40% sul fatturato globale ed è di poco superiore al 50% per le 898 aziende piemontesi che, tra l'altro, hanno fatturato nel 2011 poco meno di 19 miliardi di euro, segnando una crescita del 2,3%.

Tutto questo emerge dall'ultima edizione dell'Osservatorio della Camera di Commercio di Torino in collaborazione con **Anfia**, da quest'anno, con la Camera di commercio di Chieti. Un'analisi dettagliata da cui emerge una tendenza che sembrerebbe confermata anche nell'anno in corso, visto che nei primi tre mesi dell'anno il 68,5% degli imprenditori interpellati segnala un portafoglio ordini proveniente dall'Italia in forte diminuzione.



POMIGLIANO SFIDA A MARCHIONNE: IL VERO FALLIMENTO NON È FABBRICA ITALIA MA L'ASSENZA DI IDEE

# Uilm: «Ora Fiat tiri fuori nuovi progetti»

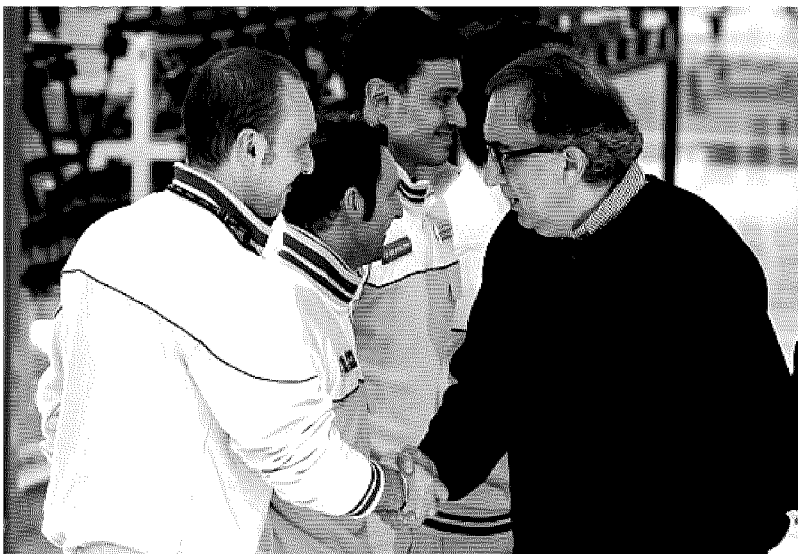
di Francesco Guadagni

**POMIGLIANO D'ARCO.** «Stiamo spingendo affinché l'incontro con Fiat previsto per fine ottobre, sia anticipato il prima possibile, per avere chiarezza sul futuro del piano Fabbrica Italia». Lo ha annunciato il segretario regionale della Uilm, Crescenzo Auriemma. Tra l'altro, l'esponente della Uilm ha lanciato un appello a tutti i sindacati per «rispedire a Marchionne le affermazioni fatte sul fallimento di Fabbrica Italia». «Il vero fallimento - ha evidenziato - è nella mancanza di idee del gruppo, che non pensa a completare il piano e si lascia intimorire dal mercato. Non possiamo pensare di continuare a viaggiare su una vecchia 500, mentre le altre case automobilistiche arrivano in Ferrari. Bisogna avere il coraggio di investire e di produrre nuovi modelli, se davvero si vuole superare la crisi». Anche le Rsa Uilm, in una nota, ritengono che le dichiarazioni del Ceo di Fiat, Sergio Marchionne, «siano lesive per tutto il gruppo Fiat in Italia, perché

lasciano prevedere un disimpegno che non aiuta il mercato già in crisi di per sé». «La Uilm dal vertice alla base chiede il rispetto degli accordi - continua il documento - che prevedono il rientro di tutti i lavoratori all'interno dello stabilimento di Pomigliano, e di conseguenza il mantenimento occupazionale di tutti i lavoratori». Nel documento si polemizza, inoltre, con la dirigenza dello stabilimento: «Ad ognuno le proprie responsabilità - si legge - le nostre come sindacato le abbiamo prese con l'accordo firmato con Fiat, sul quale la Uilm non è intenzionata a fare sconti a nessuno perché parliamo del futuro di migliaia di lavoratori di Fiat e indotto». Nei prossimi giorni ci sarà un attivo sindacale delle Rsa per organizzare un'assemblea con i lavoratori. Il ministro del Lavoro, Elsa Fornero, intanto, precisa che

l'incontro tra il Governo e la Fiat, di domani pomeriggio, «non sarà un monologo ma un dialogo e sarà un lavoro molto intenso». A tal proposito, il segretario generale dell'Ugl, Giovanni Centrella, ha annunciato: «Chiederemo al ministro

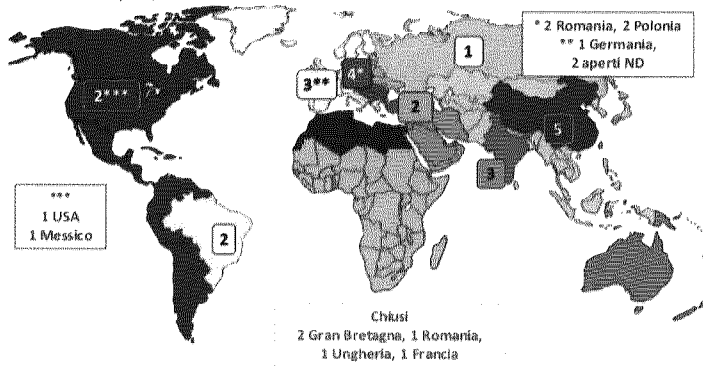
Fornero di fare da garante a quello che Fiat dirà noi e al Governo sulla strategia che intende mettere in campo per superare i problemi esistenti sul mercato». Secondo il deputato di Flì, Deodato Schanderebech, «Appare del tutto evidente che il gruppo Fiat-Chrysler, nonostante gli ultimi proclami sulla volontà di mantenere gli impianti produttivi nel nostro Paese, non abbia nessuna intenzione di rafforzare né mantenere tali produzioni, ma si accinga a ridimensionare e chiudere molti dei suoi stabilimenti, a vantaggio di nuove sedi in Nord America, America Latina, Asia e nei paesi dell'Est, come annunciato più volte». Un elemento importante emerge dai dati dell'Osservatorio sulla filiera auto veicolare italiana realizzato dalla Camera di Commercio di Torino in collaborazione con Anfia. A dispetto del crollo delle vendite di Fiat, la componentistica auto in Italia ha chiuso il 2011 con un fatturato in crescita del 3,5%, a 41,8 miliardi di euro. Si evidenzia, quindi, che la dipendenza delle aziende italiane di componenti dal Gruppo Fiat è al di sotto del 40%.



L'Ad della Fiat, Sergio Marchionne, alla presentazione della Nuova Panda



(22 stabilimenti aperti, 5 chiusi)



## Per fortuna tira l'export

A Torino è stata presentata la nuova edizione dell'Osservatorio sulla filiera autoveicoli italiana realizzata dalla Camera di commercio di Torino, in collaborazione con **Anfia** e, da quest'anno, con la Camera di commercio di Chieti. Per l'indagine ci si è basati su 272 questionari e sull'analisi dei bilanci di 2.498 società di capitali. Nonostante la perdita di quasi mezzo milione di veicoli assemblati in Italia dal 2007 (con inevitabili conseguenze sulla filiera italiana), i dati 2011 mostrano alcuni segnali di recupero. Due terzi delle imprese hanno resistito per le opportunità del mercato internazionale. Le tendenze (di reazione) sono tre: export, innovazione e collaborazione fra imprese. La filiera italiana della componentistica ha visto un 2011 positivo, con un export che vale 19 miliardi di euro (+16% su 2010). Nel complesso, la produzione europea cresce del 6,6%, quella italiana scende del 5,7%. Tutti i dati nello specifico si trovano su [www.anfia.it](http://www.anfia.it)

### Stabilimenti aperti all'estero dalle imprese piemontesi

Paese	Num. Stabilimenti
Brasile	2
Polonia	2
Cina	1
India	1
Messico	1
Romania	1
Russia	1
Turchia	1
<b>Totale</b>	<b>10</b>

## L'INDOTTO RESTA CON IL FIATO SOSPESO

Il settore della componentistica auto guarda con preoccupazione alla crisi del mercato e alle prossime mosse della Fiat. Nonostante i fornitori abbiano nel tempo diversificato in misura consistente i propri sbocchi di mercato, le vendite agli stabilimenti italiani del Lingotto pesavano nel 2011 per il 30% sul fatturato del settore, secondo i dati dell'Osservatorio della filiera autoveicolare italiana nel 2012 promosso **dall'Anfia**, l'associazione di settore che fa parte di Confindustria (e da cui Fiat è uscita nel 2011).

La dipendenza varia a seconda del tipo di azienda. Quelle più grosse - i cosiddetti fornitori di primo livello - sono da tempo avviati sulla strada della globalizzazione. «Per noi di Brembo il peso di Fiat Auto è inferiore al 10%» dice il presidente **dell'Anfia**, Roberto Vavassori. Se si escludono le aziende piemontesi, ormai quasi metà della filiera non ha più alcun rapporto con il gruppo torinese. I piccoli, magari con un solo stabilimento, sono invece ancora più legati al mondo Fiat e pagano quindi le conseguenze della crisi.

Secondo i dati dell'Osservatorio **dell'Anfia** il grosso delle aziende di componenti - circa mille su 2.800 - sono basate in Piemonte; altre mille sono in Lombardia, Emilia (soprattutto il distretto dell'auto sportiva con Ferrari, Maserati e Lamborghini) e Veneto; il grosso delle altre sono nelle regioni dei quattro stabilimenti del sud (e nella Puglia confinante).

In caso di chiusura di uno degli stabilimenti di Fiat Auto in Italia, l'impatto sui fornitori sarebbe purtroppo più forte che non nel caso di Termini Imerese, dove l'indotto locale era estremamente limitato. Nuclei di fornitura sono sorti intorno ai poli produttivi di Cassino, Val di Sangro, Melfi e Pomigliano. La stessa Magneti Marelli, del gruppo Fiat, dispone di 22 insediamenti produttivi di cui 6 nel torinese, 2 in Lombardia, 2 in Emilia e da 2 a 4 attorno a ciascuno degli stabilimenti Fiat Auto nel Sud: Cassino, Val di Sangro, Pomigliano e Melfi. Per quanto riguarda lo stabilimento Sevel di Val di Sangro, che produce il Ducato, per ora ha resistito meglio degli altri, anche se è di questa settimana la notizia di un periodo di cassa integrazione; ma Sevel è una joint venture 50/50 con il gruppo francese Peugeot, e dopo lo scioglimento della partnership nella francese Sevelnord, il suo futuro a medio termine è meno garantito. Il forte calo della produzione di auto, non va dimenticato, è andato di pari passo con il calo di quella di camion e l'azzeramento o quasi di quella di autobus (con la chiusura dell'ultimo stabilimento Fiat Industrial, la Irisbus).

L'impatto della crisi sull'occupazione si è già fatto sentire: secondo il citato rapporto **Anfia**, tra il 2010 e il 2011 l'occupazione è scesa di circa 8mila unità a 179mila, con un calo più forte in Piemonte (-5,1%) che nel resto d'Italia (-3,4%).

Qualora Fiat ottenesse una cassa integrazione in deroga per far fronte al perdurare della crisi, «in quel caso chiederemmo naturalmente l'estensione del provvedimento anche alle imprese dell'indotto» dice ancora Vavassori. «Non dimentichiamo, infatti - ricorda - che per ogni posto di lavoro diretto nel settore auto ce ne sono quattro o cinque presso i fornitori». Vavassori lancia anche un altro allarme: «Con la produzione di automobili in Italia scesa ormai sotto il mezzo milione di unità, per le grandi multinazionali come Bosch, Valeo, Lear, diventa sempre meno conveniente mantenere una fabbrica nel nostro Paese: il mercato potrebbe essere coperto anche dall'estero». Il problema degli investimenti e della difficoltà di programmare vale naturalmente anche per le aziende di casa nostra: «Nel nostro budget per i prossimi anni la voce relativa agli stabilimenti europei della Fiat è pari a zero: c'è troppa poca visibilità» spiega un fornitore che lavora per il Lingotto anche in altre aree del mondo e che, come Brembo, ha visto progressivamente calare il peso del Lingotto sul fatturato.

La soluzione? «L'obiettivo dovrebbe essere di riportare la produzione ai livelli di qualche anno fa», dice Vavassori. Il Governo dovrebbe predisporre - dice - una sorta di «contratto di insediamento» per favorire lo sbarco di aziende straniere. Un compito non facile anche se

non impossibile, come dimostra l'interessamento del gruppo Volkswagen per l'Alfa Romeo. Il settore della componentistica potrebbe giovare anche alcune delle possibili misure di cui si parla in questi giorni - come la defiscalizzazione delle spese di ricerca. Nel frattempo, le aziende più forti e diversificate sono riuscite ad aumentare l'export del 16% a 19,1 miliardi di euro - un record assoluto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ANDAMENTO  
DELLE VENDITE  
NEL SETTORE  
IL MERCATO  
IN ITALIA**

Immatricolazioni nel mese di agosto e variazione percentuale rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Principali gruppi

**IL MERCATO  
IN EUROPA**

Immatricolazioni nel mese di agosto e variazione percentuale rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Principali gruppi

**IL MERCATO  
MONDIALE**

Le stime sulle vendite di autovetture proiettate a fine 2012 a livello globale con la suddivisione per macro aree

**FIAT, NON SOLO POMIGLIANO O MIRAFIORI. I 200MILA POSTI DI LAVORO CHE DIPENDONO DALLE SCELTE DI MARCH**

Lear, Saturno, AlfaPlast, Johnson Control, Plastic Components o Ergom. Sono solo alcuni dei nomi, ben poco conosciuti al grande pubblico, di aziende dell'indotto Fiat: i produttori di componenti per auto che, da Torino a Pomigliano d'Arco, sino a Melfi e Cassino, sono finiti in crisi per il mancato decollo del progetto Fabbrica Italia, il piano industriale che nel 2010 doveva rilanciare la casa automobilistica del Lingotto.

**LA PREOCCUPAZIONE NEGLI STABILIMENTI FIAT**

Adesso, visto che Fabbrica Italia è diventato ormai lettera morta, il destino di migliaia di operai e impiegati rimane appeso alle decisioni di Sergio Marchionne. L'amministratore delegato di Fiat ha detto di voler continuare a produrre nel nostro paese, senza tuttavia specificare ancora bene quali investimenti farà e quanti soldi è disposto a mettere sul piatto. Intanto, però, molte aziende hanno già chiuso i battenti o messo migliaia di lavoratori in mobilità e in cassa integrazione, senza una reale prospettiva per il futuro.

**LA BEFFA DI SERGIO MARCHIONNE  
IL PESO DEL LINGOTTO.**

Lo sanno bene i dirigenti dell'Anfia (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) che, assieme a Step Ricerche e alle Camere di Commercio di Torino e Chieti, hanno creato da tempo un Osservatorio Nazionale su un settore produttivo di importanza strategica per l'economia italiana. Si tratta appunto dell'industria dei componenti per auto che, in tutta la Penisola, dà lavoro a quasi 180mila persone e fattura ogni anno oltre 40 miliardi di euro, quasi il 3% del Pil nazionale (dati aggiornati al 2011).

Purtroppo, circa il 40% del giro d'affari del settore (il 50% in Piemonte) è generato dalle commesse della Fiat. Si tratta di una percentuale molto più bassa di quella degli anni '80 e '90 (quando era all'80% circa), poiché molte imprese si sono emancipate dalla dipendenza dal Lingotto e hanno iniziato a esportare i prodotti, quasi sempre di alta qualità, un po' in tutto il mondo. Sta di fatto, però, che un abbandono dell'Italia da parte di Marchionne rappresenterebbe comunque un mezzo disastro: fatte le debite proporzioni, in questo settore vi sarebbe infatti la perdita di almeno 15 o 16 miliardi di fatturato, con il rischio di vedere 60 o 70mila posti di lavoro andare in fumo. Non è pensabile che nel nostro Paese possa esistere una importante industria della componentistica, in assenza di un grande costruttore nazionale come Fiat, ha detto in sostanza Mauro Ferrari, presidente di Anfia, dopo la presentazione dell'ultimo Osservatorio dell'associazione.

**PIU' DI 200MILA OCCUPATI A RISCHIO.**

A ben guardare, i posti di lavoro in pericolo con la crisi della Fiat sono molti di più, almeno secondo Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione di categoria che riunisce i concessionari di motovetture di tutti i marchi. Il mercato dell'auto, ha sottolineato di recente Pavan Bernacchi, rappresenta nel complesso oltre l'11% del Pil nazionale e, tra i concessionari di vendita, la produzione vera e propria e l'indotto, garantisce un'occupazione a ben 1 milione e 200 mila lavoratori, di cui il 40% operano nei settori delle vendite e dell'assistenza. Adesso, con l'aria che tira in casa Fiat e nell'industria automobilistica nazionale ed europea, secondo Pavan Bernacchi ci sono circa 220mila posti a rischio. E' dunque ben chiaro come i problemi del Lingotto non riguardino soltanto i 25mila lavoratori degli stabilimenti di Mirafiori, Pomigliano, Cassino o Melfi.

**COSA RISCHIANO ADESSO I DIPENDENTI FIAT**

## **FIAT:ESTERO SOCCORRE LA COMPONENTISTICA.+3,5% FATTURATO 2011**

**(ANSA) - ROMA, 20 SET - A dispetto del calo della produzione del gruppo Fiat, scesa nel 2012 a meno di 650 mila autoveicoli dai circa 1,2 milioni del 2002, il mondo della componentistica in Italia ha chiuso il 2011 con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi. Un progresso dovuto principalmente alla crescita dell'export, che ha determinato quasi il 60% del fatturato globale della filiera. La dipendenza dal gruppo Fiat delle aziende italiane di componenti auto scende quindi - evidenzia **l'Anfia** - sotto il 40%.**

**Carattere**

**Aumenta**

**Diminuisce**