

Mal'indotto aspetta il rilancio di Mirafiori

Ferrari, presidente dell'Anfia: "Bene il Tridente però ordini contenuti"

STEFANO PAROLA

PER ora, i fornitori si godono questo primo passo della casa torinese. Attendono con interesse che la Quattroporte entri in produzione, ma soprattutto sperano nel modello successivo: «L'investimento della Fiat è positivo in ogni caso, soprattutto perché prevede che a Grugliasco venga prodotta la Ghibli, una vettura di classe E. È un segmento molto interessante, su cui l'azienda aveva insistito poco in cui affronterà la concorrenza delle case tedesche», dice Mauro Ferrari, presidente del gruppo componentisti dell'Anfia e vicepresidente della Webasto di Venaria. Che poi aggiunge: «Parliamo però di qualità che decina di migliaia di vetture l'anno, quantitativi che sostanzialmente non modificano la situazione della componentistica. Tuttavia, in un momento così negativo qualsiasi nota positiva è la benvenuta».

Finora, infatti, l'indotto ha subito la violenta frenata del mercato dell'auto, tornato ai livelli degli anni 70. Ne porta ancora le ferite, anche se è riuscita in parte a compensare il colpo lavorando per l'estero: «Le esportazioni nel nostro settore», dice Ferrari - sono calate ma in misura minore rispetto alle importazioni. La bilancia commerciale è rimasta positiva: vuol dire che stiamo subendo un po' meno la crisi grazie alla nostra capacità di fare affari oltreconfine».

Pure l'analisi del direttore dell'Unione Industriale, Giuseppe



OTTIMISTI

Da sinistra: il direttore dell'Unione industriale Giuseppe Ferrari e il presidente componentisti Anfia Mauro Ferrari

Basso (Uilm): "Le richieste di cassa e i contratti di solidarietà per ora resistono"

seppe Gherzi, coincide: «L'investimento su Grugliasco è sicuramente positivo - dice - anche perché ha coinvolto una parte consistente di indotto. Siamo però soltanto all'inizio. Lo stabilimento c'è, si sta mettendo in moto, ma il livello di gradimento da parte dei fornitori dipenderà dai volumi di produzione».

Sarà il mercato a deciderli. L'indotto torinese, che copre

De Martino (Fiom): "L'unico segnale positivo arriva dalla Lear: ma per 50 su 400"

circa la metà delle forniture per la nuova Maserati, ci spera, anche perché in buona parte ha accompagnato la Fiat nella sua scommessa: a ogni euro investito dalla casa madre solitamente corrisponde un altro speso dalla componentistica per poter stare al passo. Significa che se il Lingotto stanzierà un miliardo per il suo "polo del lusso", le aziende che producono parti di

vetture potrebbero fare quasi altrettanto, anche se spesso è la stessa Fiat a coprire i costi dei pezzi più complessi.

L'avventura delle Officine Maserati è solo all'inizio e i sindacati faticano ancora a vedere effetti concreti. «Qualcosa inizia a muoversi, ma per ora il ritorno non è così netto. Le richieste di cassa integrazione e i contratti di solidarietà rimangono», dice Dario Basso, sindacalista della Uilm-Uil che segue diverse aziende dell'indotto. Vittorio De Martino, segretario regionale della Fiom-Cgil, è ancora più netto: «L'unico segnale positivo che ho è che alla Lear di Grugliasco, dove si producono i sedili per la nuova Maserati, sono tornati al lavoro in 40-50 circa. Ma gli altri 400 restano in cassa. E le ripercussioni su altre fabbriche temo che siano esigue».

Del resto, i fornitori guardano con piacere a Grugliasco, ma aspettano soprattutto Mirafiori. Come conferma anche Fabrizio Cellino, presidente di Api Torino: «Il fatto che a Torino vengano prodotte auto ad altissimo valore aggiunto ci rende estremamente contenti. Ci piacerebbe però che venissero definiti gli investimenti sulla fabbrica di corso Tazzoli, per avere non solo alto valore aggiunto ma anche maggiori volumi». Il leader dei componentisti Ferrari conferma: «Cimancano le vetture di massa, ecco perché per noi il momento più importante sarà la fine del 2014, quando partiranno le produzioni della Jeep e della 500X a Melfi. A quel punto la "boccata d'ossigeno" sarà ancora più importante».

LA RE PUBBLICA 30-1-13