

Fiat e dintorni

di Aldo Enrietti*

Collocare il Piemonte e Torino nell'ambito dell'industria autoveicolistica, e quindi del rapporto con Fiat, richiede una preventiva valutazione delle recenti fasi del processo di internazionalizzazione produttiva di Fiat Group Automobiles (si tratta della nuova denominazione di Fiat Auto a partire dal 2007):

- si è andato riducendo il carattere italiano della produzione FGA: se nel 2003 l'Italia rappresentava ancora oltre il 50% del volume totale, già nell'anno successivo essa scende a poco meno del 43% per poi arrivare nel 2007 al 39%;
- nel resto del mondo la produzione è andata aumentando, a partire dal 2003, di oltre il 60% con l'effetto di superare, già a partire dal 2004, la produzione italiana. Questa crescita è dovuta a tre paesi: innanzitutto il Brasile, che passa da 355.000 vetture a 664.000, seguito dalla Polonia (da 204.000 a 344.000) e, infine dalla Turchia (da 121.000 a 188.000).

Si è quindi di fronte ad una intensificazione del processo di internazionalizzazione di FGA con una conseguente riduzione del ruolo produttivo degli stabilimenti italiani.

Tabella 1
PRODUZIONE VETTURE FGA IN ITALIA PER AREE TERRITORIALI

	Italia	Torino*	Resto Italia	Torino su Italia
1996	1.313.526	400.565	912.961	30,5%
1997	1.558.522	568.368	990.154	36,5%
1998	1.373.506	481.539	891.967	35,1%
1999	1.377.452	459.336	918.116	33,3%
2000	1.354.723	456.773	897.950	33,7%
2001	1.196.891	374.379	822.512	31,3%
2002	1.058.437	305.970	752.467	28,9%
2003	955.943	250.000	705.943	26,2%
2004	787.284	185.000	602.284	23,5%
2005	700.446	199.000	480.446	28,4%
2006	867.013	216.000	651.013	24,9%
2007	874.238	220.000	654.238	25,2%

* stabilimenti di Mirafiori e Rivalta

Fonte: Nostre elaborazioni su dati ANFIA; FIOM, FIM Piemonte

Scendendo ora a livello nazionale, e considerando l'ultimo decennio (tabella 1), si vede bene come il peso degli stabilimenti torinesi sul totale Italia, dopo essere stato intorno al 35% nella seconda parte degli anni '90, sia progressivamente sceso al

* Aldo Enrietti insegna Economia Industriale all'Università di Torino.

minimo del 23,5% del 2004 per poi registrare una leggera ripresa negli ultimi anni. Guardando poi al futuro, nella prospettiva tanto di una previsione di 300.000 vetture prodotte nel 2010 a Mirafiori, quanto di una produzione totale in Italia di 1.460.000 vetture sempre nel 2010¹, il peso di Mirafiori a quella data scenderebbe intorno al 20%, in quanto la crescita dei volumi produttivi avverrebbe soprattutto in altri stabilimenti italiani.

Per quanto riguarda i modelli prodotti nel 2007 a Torino (tabella 2) ancora rilevante risulta il ruolo di una vettura “vecchia” come la Punto che rappresenta il 37,5% del totale e costituisce il primo modello per volumi; la produzione della Grande Punto risulta invece inferiore alla capacità produttiva (56.352 contro 80.000 unità). Lo stabilimento torinese continua quindi ad essere caratterizzato da volumi relativamente bassi, da una varietà piuttosto elevata di modelli, di cui buona parte con volumi ridotti (Alfa 166 e Lancia Thesis non raggiungono le 1000 unità) o in diminuzione, come per Fiat Multipla e Idea.

Tabella 2
VETTURE PRODOTTE A MIRAFIORI PER MODELLO

FIAT	vetture	
Punto	82.562	37,5%
Grande Punto	56.352	25,6%
Idea	23.206	10,5%
Multipla	19.771	9,0%
ALFA		
166	632	0,3%
LANCIA		
Musa	36.592	16,6%
Thesis	885	0,4%
Totale	220.000	100,0%

Fonte: Anfia

Nell'ultimo anno si sono però manifestati alcuni elementi di novità:

- L'Officina 83 di Mirafiori, che un tempo ospitava lavorazioni meccaniche, è stata ristrutturata e diventa la nuova sede del Centro Stile di Fiat Group Automobiles e riunisce le attività di ricerca e design dei marchi Fiat, Lancia, Fiat Professional, Abarth e Maserati, cui si aggiungeranno presto Iveco e Cnh.
- Sempre all'interno delle ex Officine 83, il marchio Abarth ha collocato, nel febbraio 2008, tutte le attività del marchio, comprese quelle della Squadra Corse, finora ospitata a Chivasso.
- A partire da marzo 2008 è iniziato il trasferimento del Centro New Holland, sia per le macchine agricole sia per quelle movimento terra, con 200 dipendenti che si trasferiranno dalle sedi di Francia e Inghilterra.
- Nel 2008 inizierà la produzione della “piccola” Alfa, denominata Mi.To. Realizzata sulla base del pianale della Grande Punto, è prevista, a regime, una produzione di 70.000 unità l'anno e le vendite inizieranno dal luglio 2008.

¹ Secondo le dichiarazioni dei manager Fiat.

Gli stabilimenti torinesi di Mirafiori e Rivalta nel corso dell'ultimo decennio hanno visto non solo ridurre il loro peso relativo all'interno della produzione italiana di vetture ma anche cambiare la loro natura, a seguito della strategia di *outsourcing*: la tabella 3 illustra come fino al 1996-1997 gli addetti ai due stabilimenti fossero praticamente tutti dipendenti da Fiat Auto, mentre, da quel momento inizia un consistente processo di esternalizzazione per cui nel 2007 i lavoratori dipendenti di Fiat Auto presenti nei due stabilimenti rappresentavano solo più il 63,6% degli addetti totali, all'interno di un calo di quasi il 40% degli addetti totali.

È da notare, però, come la strategia di *outsourcing* abbia avuto all'interno di Fiat Auto un andamento differenziato nel tempo in quanto, ad un periodo di forte intensificazione (seconda metà degli anni '90), ne è seguito uno di riflessione critica sui rischi conseguenti a tale strategia, ovvero la perdita di competenze di progettazione su alcune decisive aree come cruscotto, sospensioni e sistema di sicurezza: ne è conseguita una strategia di internalizzazione, soprattutto delle competenze di progettazione che erano state perse, assumendo personale altamente qualificato sulle aree di conoscenza "scoperte".

Tabella 3
DINAMICA DEI PROCESSI DI OUTSOURCING NEGLI STABILIMENTI DI MIRAFIORI
E RIVALTA (n° di addetti, esclusi i dirigenti)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007%
Fiat Auto	26.969	28.245	27.179	23.043	16.474	14.673	12.616	11.816	11.278	12.269	11.052	10.910	63,60%
TNT PL			1.986	1.940	1.990	2.015	1.800	1.690	1.540	1.480	1.300	1.200	7,00%
Comau service				2.009	2.041	1.680	1.830	1.710	1.605	**	**	**	0,00%
Comau stampi			390	360	670	416	320	**	**	**	**	**	0,00%
Marelli sospensioni				396	958	790	613	582	426	420	260 °	247	1,44%
Fenice			440	440	420	400	410	410	400	400	400	396	2,31%
Sirio				340	320	310	315	315	310	305	305	314	1,83%
Powertrain					4.005	3.370	2.869	3.116	2.950	2.736	2.738	2.778	16,19%
Purchasing					448	427	384	405	403	373	148	350	2,04%
Turinauto ^{oo}					395	380	370 ^{oo}	350 ^{oo}	340 ^{oo}	320 ^{oo}	312	315	1,84%
Sava		247	287	319	320	315	260	266	287	300	290	294	1,71%
Altre società Fiat (Abarth, Fiat Services, CNH, Centro Stile)	65	65	65	229	229	414	*	*	*	*	*	700	4,08%
Totale	27034	28557	30347	29076	28270	25190	21417	20310	19199	18283	16545	17154	100%

* dati non reperiti; ** attività rientrate in Fiat Auto;

° solo una parte degli addetti è rientrata in Fiat Auto. °° i dati dal 2002 al 2005 sono stimati

Fonte: FIM, FIOM Piemonte

Un altro modo per leggere i processi di trasformazione a livello piemontese è di analizzare la distribuzione, a fine 2006 (tabella 4a, b), degli stabilimenti Fiat Auto localizzati in Piemonte, avendo come riferimento la situazione del 1991 (tabella 5). Negli ultimi 15 anni si sono infatti determinati una serie eventi:

- la chiusura dello stabilimento di Chivasso (assemblaggio);
- la cessione ad imprese della componentistica dello stabilimento di Villastellone;
- la cessione ad imprese del gruppo Fiat (FPT – Fiat Powertain Technologies - e Magneti Marelli) di interi reparti dello stabilimento di Mirafiori, oltre allo stabilimento di Verrone.

La conclusione è che nel 2006 il perimetro di Fiat Auto si è ristretto (confrontare tabella 4a con tabella 5) lasciando spazio a imprese della componentistica (tabella 4b).

Tabella 4a
UNITÀ LOCALI DI FIAT AUTO PRESENTI IN ITALIA NEL 2006

IMPRESA	SITI	ATTIVITA'	ADDETTI
FIAT Auto	Torino Mirafiori	Stampaggio lamiera, lavorazioni meccaniche, assemblaggio, progettazione, enti centrali	12.000
FIAT Auto	Rivalta	Lastratura	

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Fiat

Tabella 4b
UNITÀ LOCALI DELLE ALTRE IMPRESE DEL GRUPPO IN PIEMONTE NEL 2006

IMPRESA	SITI	ATTIVITA'	ADDETTI
Magneti Marelli	Rivalta	Sospensioni	280
FPT	Verrone	Cambi di gamma medio-alta	500
FPT	Mirafiori	Cambi di gamma piccola	2.900
Magneti Marelli	Mirafiori	Progettazione sospensioni	190
		Totale	3870

Fonte: Nostre elaborazioni su dati Fiat

Tabella 5
UNITÀ LOCALI FIAT AUTO PRESENTI IN PIEMONTE NEL 1991

SITI	ATTIVITA'	ADDETTI
Torino Mirafiori	Stampaggio lamiera, lavorazioni meccaniche, motori, assemblaggio	33300
Rivalta	Stampaggio lamiera, sospensioni, assemblaggio	9570
Chivasso	Stampaggio lamiera, assemblaggio	4420
Verrone	Cambi e sospensioni	1150
Villastellone	Componenti in plastica	1190
Piemonte		49630

Fonte: Mediobanca R&S (1992), FIOM Piemonte

La situazione del 2006 presenta così significativi cambiamenti rispetto al 1991, sintetizzabili in: riduzione del numero degli stabilimenti da 5 a 3; riduzione degli addetti complessivi da quasi 50.000 a 15.870, pari ad un calo di quasi il 60%; cambiamento di “perimetro” di alcuni stabilimenti rimasti, in quanto se nel 1991 tutti i lavoratori dei vari stabilimenti erano alle dipendenze di Fiat Auto, nel 2006 una parte era invece alle dipendenze di Magneti Marelli e di FPT e di altre imprese non del gruppo Fiat (tabella 3).

Le trasformazioni dell’industria automobilistica piemontese e torinese negli ultimi 10-20 anni non hanno però riguardato solo la Fiat, in quanto hanno investito anche le imprese della componentistica.

L’elemento più significativo è rappresentato dall’aumentata importanza, in termini di addetti, della produzione di componenti rispetto alla produzione di autoveicoli² e di carrozzerie nel periodo 1991 - 2001, relativo agli ultimi due Censimenti dell’Industria e dei servizi.

La tabella 6 illustra le dimensioni, in termini di addetti, delle varie attività della filiera autoveicolistica piemontese, nonché i relativi tassi di variazione intercorsi tra i due censimenti. Nel decennio in questione il Piemonte fa registrare una perdita pari al 40% degli addetti, contro il 19% dell’Italia. Scomponendo nelle tre tipologie di attività, gli addetti alla produzione di autoveicoli risultano essere diminuiti in Piemonte di oltre il 60%, come effetto, per quanto riguarda l’auto³, sia delle trasformazioni degli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta, sia della chiusura, nel 1992, dello stabilimento di Chivasso sia, infine, dei processi di *outsourcing*. In controtendenza si muove invece la produzione di componenti: in Piemonte gli addetti sono stabili nel periodo, mentre in Italia sono cresciuti del 27%. Il risultato è che in tutte e due le aree gli addetti alla produzione di componenti erano, nel 2001, in numero maggiore di quelli addetti agli autoveicoli: in Piemonte del 23% e in Italia del 31%.

Tabella 6
DINAMICA E VARIAZIONE DEGLI ADDETTI IN PIEMONTE E IN ITALIA

ATTIVITÀ DELLA FILIERA	PIEMONTE			ITALIA		
	1991	2001	Var.	1991	2001	Var.
Autoveicoli (1)	65.536	25.368	-61,3%	123.865	68.539	-44,70%
Carrozzerie (2)	5.061	4.031	-20,4%	19.210	14.472	-24,70%
Componenti (3)	31.544	31.360	-0,6%	70.974	89.921	26,70%
Totale	102.141	60.759	-40,5%	214.049	172.932	-19,20%
(3) / (1) + (2)	44,7%	106,7%		49,6%	108,3%	
(3) / (1)	48,1%	123,6%		57,30%	131,20%	

² Potendo utilizzare solo dati Istat, questi non sono relativi all’industria dell’auto in senso stretto, ma a quella automotive, comprendente quindi anche la produzione di veicoli industriali e di autobus.

³ A cui vanno aggiunte le trasformazioni nei veicoli industriali (Iveco).

Se ne può trarre la conclusione che la regione Piemonte e Torino, di conseguenza, non sono più, già dalla metà degli anni '90, aree a forte specializzazione nella produzione automobilistica, ma si sono trasformate in aree a prevalenza di addetti alla produzione di componenti.

In sintesi, due elementi contribuiscono a spiegare tale dinamica: da un lato le difficoltà, o le ristrutturazioni della produzione di auto e veicoli industriali non si sono tradotte in analoga crisi delle imprese di componentistica, dall'altro il processo di *outsourcing* da parte di Fiat Auto (e di Iveco) ha determinato una crescita dimensionale dell'aggregato dei componentisti.

Per quanto riguarda il rapporto tra crisi Fiat Auto nei primi anni del secolo e tenuta dei componentisti può essere utile ricordare alcuni dati relativi alle imprese della componentistica di piccola-media dimensione (fino a 250 addetti)⁴ localizzati in Piemonte: se nel periodo 2000-2005, gli anni della crisi Fiat, gli addetti Fiat Auto negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta sono diminuiti del 27%, i dipendenti delle imprese della componentistica hanno visto ridurre l'occupazione del 5,7%, con un significativo spostamento di fatturato da Fiat ad altri produttori auto⁵ ed il conseguente aumento dell'export⁶.

Gli anni della crisi Fiat hanno rappresentato però anche una occasione mancata dal punto di vista della *governance* del sistema. Infatti, se nel corso degli anni '90 un numero consistente di regioni europee a forte specializzazione automobilistica si è dotato di una struttura organizzativa (una Agenzia) volta a promuovere e rappresentare l'insieme delle imprese di fornitura, ma anche a stimolare processi innovativi attraverso la cooperazione tra le imprese, il Piemonte è rimasta una delle poche regioni a non essersi dotata di questo strumento, nonostante che essa costituisca un "distretto tecnologico dell'auto" che, come tale, avrebbe potuto agire in modo da assicurare la fornitura di quei beni competitivi territoriali che in precedenza erano creati da Fiat. Fiat, infatti, nel passato aveva svolto, a livello Piemontese, un ruolo di "despota illuminato" per cui se da un lato aveva incentivato nei suoi fornitori una relativa dipendenza da un unico cliente, dall'altro, gli investimenti di Fiat in beni collettivi, la selezione dei fornitori, la spinta verso il co-design, la capacità di portare sul mercato internazionale imprese prima orientate solo a quello nazionale, hanno rafforzato l'industria regionale e le hanno garantito competenze indipendenti.

L'unico tentativo di successo, seppure in una ottica limitata all'export, è l'iniziativa della Camera di Commercio di Torino denominata From Concept to Car (Dall'Idea all'Auto): dopo una iniziale ricostruzione dell'universo delle imprese della componentistica piemontese, ne sono state selezionate 170 eccellenti, quelle cioè in possesso di capacità tecniche e progettative per competere sul mercato globale ma che necessitavano di un sostegno di marketing. Per queste imprese la Camera di Commercio ha sviluppato, a partire dal 2002, un programma volto ad avvicinarle ai

⁴ I dati sono tratti da Enrietti A, Lanzetti R., Sanlorenzo L. (2007), **La componentistica in movimento: le piccole-medie imprese Piemontesi negli anni della crisi Fiat**, IRES Piemonte, Contributi di ricerca n° 213

⁵ Il fatturato a Fiat diminuisce dal 35,7% al 27,8% mentre quello verso le altre case sale dal 22,7% al 27,7%.

⁶ Dal 28,6% al 33,9%.

mercati finali attraverso una serie di incontri con possibili clienti (sia case auto che fornitori di primo livello). L'iniziativa ha rappresentato quindi un elemento per una più forte governance cooperativa del sistema produttivo locale.

Ultimo fattore di *governance* è l'accordo concluso, nel novembre 2005, dai tre enti locali piemontesi interessati (Comune, Provincia, Regione) con Fiat e che ha previsto l'acquisizione da parte dei tre enti pubblici di un'area di circa 300.000 metri quadrati all'interno dello stabilimento di Mirafiori, con l'impegno di Fiat di installare, sempre a Mirafiori, una linea aggiuntiva (rispetto a quella di Melfi) per la produzione di circa 80.000 vetture della Grande Punto. Nel frattempo, si è addivenuti alla definizione di un quadro istituzionale che, attraverso la stretta collaborazione di imprese, università, istituti di ricerca, agenzie pubbliche, istituzioni locali si è definito un modello volto alla produzione e distribuzione di conoscenza, per cui nell'area di Mirafiori è previsto l'insediamento di strutture didattiche e di ricerca del Politecnico nonché di imprese innovative che racchiudano un alto potenziale di sviluppo, non necessariamente legate all'automotive, imprese cioè con un investimento nelle funzioni di R&D più elevato della media del settore di appartenenza; un investimento nel capitale umano che risulti in linea col tentativo di arricchire il sistema delle competenze presenti sul territorio.