

Può allora essere confortante osservare che se la dinamica dell'export nel 2004 mette in evidenza alcuni punti di persistente sofferenza nell'apparato industriale regionale più legato ai sistemi di piccola e media impresa, evidenzia altresì la capacità in un numero crescente di essi di aver saputo espandere le esportazioni, rispondendo alla ripresa della congiuntura mondiale.

I crediti per transazioni di servizi con l'estero – al netto dei trasporti – riferibili a imprese piemontesi segnano, invece, un andamento negativo, mentre a livello nazionale hanno continuato a crescere. Tuttavia, la crescita eccezionale del 2003 ne ha innalzato considerevolmente il livello che, nonostante la caduta registrata l'anno scorso, rimane ancora, nel 2004, di valore assoluto elevato.

### **Il settore auto: crisi continua**

Per il gruppo Fiat, l'anno appena trascorso può essere sintetizzato in termini sia di continuità che di rottura: la continuità è espressa tanto dalla permanenza, anzi dall'aggravamento, della crisi di Fiat Auto, quanto dalla continua rotazione nella struttura manageriale del gruppo e delle sue principali imprese; la rottura consiste, invece, nella conclusione dell'alleanza con GM.

Dal divorzio avvenuto con GM discende che il gruppo Fiat rimane focalizzato sull'automotive, includendo in esso la produzione di automobili e che Fiat Auto riacquista libertà di azione tanto all'interno, nel ridisegnare la struttura organizzativa, che all'esterno, con la possibile ricerca di alleanze dai confini limitati. Inoltre, continua la cooperazione industriale con GM su motori e cambi, il cui principale obiettivo era quello di ottenere consistenti risparmi, con la messa in comune di componenti.

Per quanto l'accordo trovato con GM permetta certamente una boccata di ossigeno, seppur limitata e nonostante i risultati del 2004 migliorino rispetto al 2003, la situazione finanziaria presenta ancora numerosi elementi di criticità.

Il recente annuncio che le banche creditrici convertiranno a settembre in azioni della Fiat l'intero ammontare del loro prestito, rendendole detentrici di una quota della proprietà di Fiat superiore a quella degli Agnelli, rinnova gli interrogativi sulle prospettive del gruppo e sul ruolo e sulle strategie che gli otto istituti di credito vorranno esercitare.

Nel riflettere sulle prospettive dell'auto in Piemonte, occorre considerare che la produzione automobilistica italiana, calata nel 2004 di quasi il 19%, a meno di 834.000 vetture, si colloca in tal modo solo al quindicesimo posto della graduatoria mondiale dei paesi produttori (era all'undicesimo nel 2003), mentre il mercato nazionale continua ad essere il sesto a scala globale: il rapporto tra la produzione nazionale e le immatricolazioni di conseguenza si colloca a meno del 40%, il valore meno elevato tra tutti i maggiori paesi avanzati produttori.

Nel corso del 2004, Fiat Auto ha accentuato l'orientamento alla internazionalizzazione (verso America Latina e Turchia), tanto che la sua produzione extra nazionale ha superato quella realizzata in Italia, mentre delle sue vendite nel mercato italiano quasi il 30% proviene da stabilimenti Fiat all'estero. Dei 2,2 milioni di automobili immatricolate in Italia nel 2004, la quota prodotta all'estero, sia da Fiat Auto che dai suoi concorrenti, è ormai pari all'80%.

Questa situazione rende evidente come, ormai, la produzione di automobili in Italia risulti marginale nel confronto con le principali economie europee.

Non altrettanto può dirsi, tuttavia, della collocazione nell'ambito della filiera autoveicolistica se si tiene conto che, dopo il divorzio da Fiat, GM ha deciso di localizzare il suo centro globale sui motori diesel a Torino, dove venne creato il primo motore diesel a iniezione diretta nel 1986 e la tecnologia del common-rail, aggregando risorse finora localizzate anche in altri paesi.

Una risposta, almeno dal punto di vista temporale, di Fiat a GM su questo terreno è venuta a fine

marzo con l'annuncio che Fiat integrerà tutte le capacità e l'esperienza del gruppo nel settore dei motori e dei cambi attraverso la creazione di Fiat Powertrain Technologies che avrà sede a Torino. Questa sarà presente in 12 paesi con 26 stabilimenti, 16 centri di ricerca e oltre 23.000 dipendenti. L'autonomizzazione di queste attività potrebbe rappresentare un primo tassello verso la costituzione di una delle più grandi imprese di componentistica motoristica a livello mondiale.

Nel quadro di variabilità organizzativa e direzionale e di risultati di mercato insoddisfacenti, confermati anche per i primi tre mesi del 2005, la situazione dello stabilimento di Mirafiori si mantiene problematica; manca un piano da parte di Fiat che definisca con chiarezza qual è la missione produttiva di Mirafiori e quali le condizioni perché tale missione possa essere realizzata.

A quel punto si richiederebbero disponibilità nuove sia da parte del sindacato che da parte di Fiat e va comunque considerato il quadro internazionale e nazionale delle assegnazioni produttive nel quale è difficile ipotizzare che il processo di razionalizzazione produttiva consenta di evitare nuove chiusure di stabilimenti. Perché il mercato dell'auto non è in crisi o in declino in termini quantitativi e non solo per la crescita di mercati prima marginali: anche nei mercati più sviluppati ulteriori prospettive di incremento delle vendite possono venire da cambiamenti nella forma della proprietà delle vetture e mobilità delle persone. Infatti, più che di declino o crisi si potrebbe piuttosto parlare di forti trasformazioni strutturali con cambiamenti nei rapporti di forza tra i vari attori e con l'emergere di nuovi (per tutti valga il caso della Cina).

La componentistica italiana e piemontese, nonostante la crisi di Fiat Auto, ha saputo conseguire anche nel 2004 risultati meritevoli di apprezzamento, con la riduzione del tasso di dipendenza da Fiat, il raggiungimento degli obiettivi di budget per gran parte degli operatori, l'apertura di attività all'estero e il miglioramento del portafoglio prodotti.

Il settore sembrerebbe, dunque, caratterizzato da potenzialità di crescita rilevanti, per lo spostamento di valore e di potere dalle case auto ai componentisti e la trasformazione delle case auto da costruttori ad assemblatori, un processo che inevitabilmente comporterà consistenti fenomeni di concentrazione.

Ne discende che lo scenario con cui il settore della componentistica piemontese deve confrontarsi non è solo locale, legato ai destini di Fiat Auto, quanto almeno europeo, dove esiste uno spazio per le imprese piemontesi e italiane a condizione di investire in capacità innovativa e organizzativa. Occorre ricordare a questo proposito come la Germania sia il paese con il più elevato numero di agenzie dedicate alla componentistica, mentre l'Italia e il Piemonte, in particolare, non ne abbia nessuna: si tratta a nostro avviso di un indicatore della carenza di una politica industriale settoriale nel nostro paese e nella nostra regione.

### **Le risorse umane: occupazione in crescita fra esuberi e regolarizzazione**

A dispetto del "malessere demografico" che investe l'Italia e il Piemonte, in particolare, nel contesto europeo, la popolazione regionale per il secondo anno consecutivo è cresciuta. Anche le nascite sono aumentate. È un effetto della presenza straniera che ha riflesso le conseguenze della regolarizzazione concentrando in un periodo di tempo circoscritto l'emersione di arrivi accumulati nel tempo. Il processo è destinato a continuare se non altro perché ogni regolarizzazione comporta un successivo aumento nei ricongiungimenti familiari. A conferma di questa tendenza, nel 2004 la crescita di iscritti in tutti i livelli del sistema scolastico piemontese è dovuta al massiccio aumento degli allievi di origine straniera, che vi contribuiscono da un quinquennio.