

ramento delle quote di mercato sia in Italia che in Europa Occidentale, continuando a puntare sui prodotti lanciati di recente, come 500, Bravo e Linea, e sui nuovi modelli che saranno commercializzati dal 2008, oltre che sulle nuove motorizzazioni. La domanda in Brasile dovrebbe continuare a crescere, realizzando nel 2008 un aumento di più del 10% rispetto al 2007, e si prevede che Fiat mantenga la leadership di mercato.

La performance di FGA sul mercato europeo nel 2007 è la migliore dal 2002. Per il 2008 FGA prevede una crescita dei volumi e un miglioramento delle quote di mercato sia in Italia che in Europa Occidentale

L'andamento dei mercati si riflette in certa misura nella dislocazione dell'attività produttiva di Fiat. Si va riducendo il peso italiano che nel 2003 rappresentava ancora oltre il 50% del volume totale e che nel 2007 è sceso al 39%. La crescita nel resto del mondo è invece dovuta a tre paesi: il Brasile (che passa da 355.000 vetture a 664.000), la Polonia (da 204.000 a 344.000) e la Turchia (da 121.000 a 188.000). Fino al 2004 pressoché insignificante risulta il ruolo di India e Cina che nel 2007 non coprono nemmeno il 2% della produzione totale, per un volume di circa 45.000 vetture. Le previsioni di Fiat assegnano invece a questi due paesi un ruolo di rilievo (370.000 vetture nel 2010).

I siti produttivi in Piemonte rimangono Mirafiori e Rivalta, ma dovrebbe svolgere un

ruolo importante anche quello di Verrone che in base al recente protocollo di intesa tra FPT, Regione Piemonte, Provincia di Biella e Comune di Verrone dovrebbe produrre a regime 800.000 cambi e occupare 1.100 addetti rispetto ai 700 attuali.

In altri documenti dell'IRES si è a più riprese segnalata l'importanza della componentistica in termini di presidio produttivo, occupazionale e tecnologico. La capacità del settore di far fronte alla congiuntura negativa della Fiat si è tradotta in un significativo allargamento del mercato e della capacità di penetrazione globale. Il valore di questo comparto è cresciuto di ben oltre quattro volte tra il 1991 e il 2006 e del 63% tra il 1999 e il 2006, gli anni della crisi Fiat. Il 2007 conferma il trend precedente di crescita delle esportazioni che però in termini di volumi ritornano, già nel 2006, ad essere inferiori a quelle del settore auto.

La Fiat, soprattutto dopo la nomina di Marchionne, sta realizzando un capovolgimento drastico della politica degli acquisti puntando a un innalzamento dei parametri di fornitura

Negli anni scorsi la Relazione ha analizzato il nesso tra Fiat e il sistema piemontese di fornitura nei termini degli effetti della crisi della casa automobilistica sui componentisti. Nel rapporto di quest'anno si prende invece in considerazione il cambiamento di strategia di FGA nei confronti del proprio sistema di

Tab. 2 Produzione in Italia, per ambiti territoriali

	ITALIA	TORINO (MIRAFIORI E RIVALTA)	% TORINO SU ITALIA
1996	1.313.526	400.565	30,5
2007	874.238	220.000	25,2

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