

La produzione. Dal 2012 la fabbrica partirà con il monovolume Lo, destinato a sostituire Idea, Musa e Multipla

40%

Il settore. Percentuale di imprese piemontesi per le quali sono probabili nuove commesse dalla Russia

In espansione. In aumento le vendite di auto e mezzi ma i consumatori scelgono soprattutto quelli asiatici

VERSO EST

Prossima destinazione, la Russia

TORINO

Augusto Grandi

La torinese Rototech, che produce componenti per auto, è sbarcata in Russia e realizzerà parti in materiale plastico per il gruppo Kamaz (veicoli industriali) all'interno del parco industriale Master di Naberezhnye Chelny. L'annuncio è stato dato dalla stessa Kamaz nel corso di un workshop organizzato a Torino dal Centro estero per l'internazionalizzazione del Piemonte, nell'ambito del progetto "Dall'idea all'auto". È nella stessa occasione - spiega il direttore del Ceip, Giuliano Lengo - il 40% delle imprese subalpine che hanno partecipato ha segnalato come «probabile» l'acquisizione di nuove commesse in Russia.

«D'altronde - precisa Leonid Savin, direttore di Geopolitika di Mosca e collaboratore del centro studi italiano Nodo di Gordio - dal 2001 ad oggi la produzione di auto in Russia è cresciuta del 50% mentre nella sola prima parte di quest'anno è raddoppiata la quota di importazione rispetto al corrispondente periodo del 2010». I siti produttivi sono concentrati soprattutto nella parte europea della Russia: «Moskovich (che include anche Renault) e Zil a Mosca - prosegue Savin - più a sud Gaz a Novgorod, Vaz a Togliattigrad (con la produzione di auto Lada nelle vicine Samara e Syzran), Uaz a Ulyanovsk e Izhevsk».

Ma il direttore di Geopolitika ricorda anche gli stabilimenti di San Pietroburgo come Toyota, General Motors,

Nissan, Hyundai, Scania; senza dimenticare Kaluga (Volkswagen, Skoda, Peugeot, Citroën, Mitsubishi, Volvo) e Taganrog (Chevrolet e Hyundai) mentre a Kaliningrad sta per partire la Bmw. Altri stabilimenti sono localizzati in Siberia, a Novosibirsk e Biisk.

«Un mercato sempre più importante - sottolinea Daniele Lazzeri, direttore del Nodo di Gordio - che quest'anno varrà 2,8 milioni di auto e veicoli commerciali leggeri, sostanzialmente in linea con il record stabilito nel 2009». Ma forse si supererà la cifra, tenendo conto che nei primi 9 mesi le vendite sono cresciute del 43% rispetto al 2010.

Anche per l'Italia si aprono prospettive interessanti. Tutti i principali costruttori internazionali - dall'Europa al Giappone, dagli Stati Uniti alla Corea - stanno stringen-

do nuovi accordi in Russia e non manca neppure la Fiat, che ha in programma di dar vita, entro il 2016, ad una joint venture seconda solo alla AvtoVaz. Savin evidenzia, però, come al momento i consumatori russi orientino soprattutto verso auto asiatiche. Giapponesi innanzi tutto (e molte sono le vetture usate importate in Russia), ma anche coreane e cinesi.

Si tratta quindi di far crescere l'attenzione verso le auto europee e, soprattutto, italiane. Perché le Ferrari piacciono, ma ovviamente rappresentano solo una micro nicchia. Una produzione italiana in Russia, poi, garantirebbe commesse alle aziende torinesi di componentistica, «poiché la qualità italiana è superiore». Un giudizio pienamente condiviso da Marco Cesaraccio, amministratore delegato della canavesana Stamet. «Noi - spiega - pro-

duciamo in Polonia, a Czelac (nella regione di Katowice) la componentistica per le auto della Fiat della stessa Polonia, ma anche per lo stabilimento in Serbia. Ma ovviamente guardiamo con attenzione alle prospettive, enormi, sul fronte russo. Abbiamo già assicurato alcune forniture per i veicoli industriali, come il Ducato, prodotti in Russia, ma le possibilità di crescita sono davvero notevoli». Tra l'altro, per la Stamet, la collocazione dello stabilimento in Polonia è particolarmente felice poiché consente di servire senza troppi problemi logistici sia la Serbia sia la Russia.

Proprio l'appetibilità del mercato russo, a fronte di una decrescita dell'Europa Occidentale, renderà però la competizione particolarmente difficile. Perché tutti tenteranno di conquistare commesse e posizioni strategiche in un Paese che continua a crescere e che ha però bisogno di innalzare il livello delle tecnologie, comprese quelle legate ai trasporti.

«Non vanno infine dimenticate - conclude Lazzeri - le potenzialità che la Russia offre anche sui mercati esteri. La creazione dell'Unione Eurasiatica, che coinvolge Bielorussia e Kazakhstan, è un primo passo importante per creare un'enorme area di collaborazione economica. Destinata ad estendersi a buona parte dei Paesi dell'Asia Centrale, ma anche a parti dell'ex impero sovietico. Un nuovo immenso spazio con cui confrontarsi e che guarda con estremo interesse all'Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

menti e per la promozione delle esportazioni (Siepa)



L'INCENTIVO

10 anni

Per il polo dell'auto. È il periodo di tempo di esenzione dalle imposte concesso dal governo serbo

GLI ADDETTI

5mila

La chance. Sono i posti di lavoro che saranno creati dal nuovo impianto

LA STIMA



Secondo Daniele Lazzeri, direttore del centro studi Nodo di Gordio, il mercato russo quest'anno avrà il valore di 2,8 milioni di auto e veicoli commerciali leggeri, in linea con il record stabilito nel 2009

L'OSSERVAZIONE



Leonid Savin, direttore di Geopolitika di Mosca e collaboratore del Nodo di Gordio, calcola che dal 2001 la produzione di auto in Russia è cresciuta del 50% e nel primo semestre 2011 l'importazione è raddoppiata rispetto al 2010

Il Sole 24 ORE

CONTINUARE A FARE

Cento storie di imprese e imprenditori che hanno accettato la sfida della crisi

Gli incontri

IVREA

Mercoledì, 14 dicembre 2011
Orario: 17.30 - 19.30
Sede Confindustria Canavese



CONFINDUSTRIA CANAVESE
Associazione Industriale della Provincia

CUNEO

Giovedì, 15 dicembre 2011
Orario: 16.30 - 18.30
Sede Confindustria Cuneo



CONFINDUSTRIA CUNEO
Unione Industriale della Provincia

I relatori

Paolo Billia
Direttore
Confindustria Ivrea
Marco Ferrando
Coordinatore del
Sole 24 ORE NordOvest

Massimo Giordano
Assessore Sviluppo Economico
Regione Piemonte
Massimo Marengo
Amministratore Delegato
Gruppo Alfasolar

Adriano Moraglio
Giornalista
Il Sole 24 ORE NordOvest
Giuseppe Pezzetto
Presidente
Eurofidi

Claudia Porcietto
Assessore Lavoro e Formazione
Professionale
Regione Piemonte
Cesare Verona
Presidente e Amministratore Delegato
Aurora Penne

Con il supporto di:

ALBA SOLAR

EUROFIDI

EUROFIDI

REGIONE PIEMONTE

SICCOM

La partecipazione all'evento è libera e gratuita fino ad esaurimento posti. Per maggiori informazioni visita il sito: www.formazione.ilssole24ore.com/eventiconfindustria

Servizio Clienti
tel. 02 5860.1887 - fax 02 7004.8801
info@formazione.ilssole24ore.com

GRUPPO 24 ORE

Il Sole 24 ORE Formazione ed Eventi
Milano, via Monte Rosa, 91 - Roma, piazza dell'Indipendenza, 23 b/c
Organizzazione con sistema di qualità certificato ISO 9001:2008

AUTOMOTIVE

INVESTIMENTI IN EUROPA

67

Etari. L'estensione dell'area creata dal gruppo automobilistico per i propri fornitori

Zastava. Si trova a 140 chilometri da Belgrado lo storico impianto ristrutturato d'accordo con il governo locale

Sulle orme della Fiat l'indotto cresce in Serbia

A Kragujevac i nuovi impianti dei fornitori piemontesi

Clara Attene

Kragujevac, Serbia, 140 chilometri circa da Belgrado: qui, nella "città del grifone", come indicano la radice del nome e lo stemma municipale che raffigura due rapaci, c'è un angolo di Piemonte, ormai prossimo ai nastri di partenza della produzione.

A incarnarlo cinque nomi dell'indotto auto piemontese - Sigit, Htl, Johnson Controls, Gruppo Proma e Magnetto - che in queste settimane stanno ultimando i propri stabilimenti all'interno del parco di 67 ettari creato ad hoc dalla Fiat per i propri fornitori.

Dal 2008, in partnership con il governo serbo che detiene il 30% delle quote della Fiat Automobili Serbia, il Lingotto ha infatti avviato il progetto di totale ristrutturazione dello storico impianto della Zastava Automobili, fabbrica di proprietà pubblica attiva dal 1853 nella produzione di auto, armi e macchinari. Il rapporto con Fiat, di fatto, non è una novità degli ultimi anni, ma già dal 1953 la Zastava aveva acquisito alcune licenze per la produzione di modelli della casa torinese, dalla Campagnola dei primi anni Cinquanta alla 850, passan-

do poi per la 600. Ora, a partire dal 2012, sotto l'insegna della nuova società, nei 350 mila metri quadri della fabbrica rimessa a nuovo, sarà la volta del monovolume Lo, destinato a sostituire i modelli Idea, Musa e Multipla. A pieno regime, l'obiettivo dell'impianto di Kragujevac è la produzione di 200 mila vetture all'anno.

Entro la primavera del 2012, dunque, dovrebbero entrare in produzione i fornitori che, in queste settimane, stanno ultimando i propri stabilimenti, con un investimento complessivo di circa 100 milioni di euro, di cui circa metà stanziati dalla Banca europea per gli investimenti. È il caso della Sigit Spa, che in partnership con Simest, società a capitale pubblico che finanzia sviluppo e promozione delle imprese italiane all'estero, ha investito nel nuovo impianto che produrrà componenti in plastica circa 31 milioni. «Devo dire, con soddisfazione - afferma il presidente Pierangelo Decisi - che questa struttura, sebbene all'estero, si può realmente considerare come frutto del sistema Paese. A sostenerne la nascita, infatti, oltre a un investimento pari al 49% delle quote da parte di Simest, ci sono anche Intesa Sanpaolo e Unicredit, rispettivamente prima e quarta banca sul mercato serbo, che garantiranno un finanziamento di 15 milioni in dieci anni, così come le commes-

se per la costruzione e l'acquisto degli stampi, prodotti da Negri Bossi, sono state fatte a fornitori italiani».

Presente su un doppio fronte la Johnson Controls: uno stabilimento, interamente di proprietà della multinazionale, si occuperà della produzione di sedili, mentre una joint venture paritetica con Magneti Marelli realizzerà gli interni in plastica dei veicoli. «Entrambi gli stabilimenti - afferma Marzio Ravaggi, vicepresidente della Johnson Controls Automotive Srl di Grugliasco - nei quali abbiamo fatto un investimento che si aggira intorno ad alcune decine di milioni di euro, sono in avanzato stato di realizzazione e prevediamo di partire con la pre-produzione a febbraio 2012 per consentire il lancio della vettura nei tempi previsti dal Gruppo Fiat. A regime assumeremo

circa 200 addetti per ciascuno stabilimento».

«Non si tratta di delocalizzazione - precisa a sua volta Giorgio Pino, presidente di Proma Group, che si occupa di stampaggio acciai e costruzione delle strutture per i sedili, presente a Kragujevac insieme con Magnetto, specializzato in scosse, telai e pannello interno ed esterno - ma semplicemente, per ragioni logistiche, seguiamo la produzione laddove è realizzata».

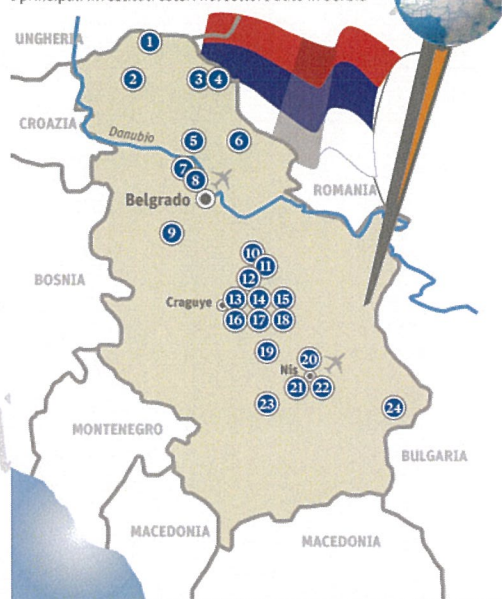
Il nuovo polo dell'auto, al quale il governo serbo ha garantito alcuni incentivi - come ad esempio la creazione di una zona franca per agevolare l'import-export, l'esenzione dalle imposte per dieci anni e il bonus da 5 mila euro annui per ogni nuovo assunto - a pieno regime dovrebbe creare circa 5 mila posti di lavoro, metà in casa Fiat, il resto nell'indotto diretto.

Da un mese a questa parte, intanto, una parte dei futuri dipendenti serbi si trova in Piemonte per la formazione: «Una ventina sono da noi a Chivasso - dichiara Decisi - e in tutto tra le diverse aziende sono circa un centinaio gli addetti che stanno seguendo un percorso di formazione. Complessivamente, il livello di preparazione scolastica in Serbia è decisamente alto, ma nel caso specifico manca invece l'esperienza lavorativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa

I principali investitori esteri nel settore auto in Serbia



Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore Nord Ovest su dati dell'agenzia serba per gli investimenti

L'INVESTIMENTO

100 milioni

Per gli stabilimenti. Circa la metà della somma è stata stanziata dalla Bei

LA PARTECIPAZIONE

30%

Al governo serbo. È la quota in mano allo Stato di Fiat Automobili Serbia



Dentro lo stabilimento. In alto e nell'altra foto in pagina, gli allestimenti degli impianti nello stabilimento di Kragujevac in Serbia

INTERVISTA

Marco Capellini

Vicepresidente Banca Intesa in Serbia

«Un paese che sta reagendo alla crisi»

Una carriera costruita tra Torino, Milano, Gran Bretagna, Romania, Croazia e Ucraina. Oggi Marco Capellini è il vicepresidente esecutivo di Intesa in Serbia, «paese il cui governo, nonostante la crisi internazionale - afferma - sta dimostrando la capacità di far fronte alla difficile situazione attuale, tanto che l'economia serba è oggi in condizioni migliori rispetto a tre anni fa».

Perché è interessante investire in Serbia oggi?

Oltre ad avere un buon tasso di crescita, qui l'imposizione fiscale sui profitti aziendali è del 10%, la più bassa della regione. Inoltre, l'accordo di

libero scambio Russia, Kazakistan, Bielorussia e Turchia dà accesso a un mercato di oltre un miliardo di persone. Ad esso si aggiungono gli accordi commerciali con l'Ue e la Cefa, che include i Paesi del centro e sud Europa non appartenenti all'Unione.

Il governo serbo è socio di Fiat nell'investimento di Kragujevac: questa politica è stata attuata anche in altri settori?

Sì, l'esecutivo ha stipulato joint venture in numerosi ambiti, ad esempio in campo energetico, dove è stato fatto un accordo con la Seci Energia del Gruppo Maccaferri per la costruzione di impianti

idroelettrici e un altro con Edison per la progettazione di una centrale termica.

Quali sono gli incentivi pubblici per gli investitori stranieri?

Il governo ha previsto un'ampia serie di sussidi, ad esempio gli incentivi per ogni lavoratore assunto variano dai 2 mila a 10 mila euro, in base al livello di sviluppo delle diverse regioni e al settore, in particolare automotive, Itc e telecomunicazioni. Finora l'Agenzia per la promozione degli investimenti in Serbia ha erogato circa 164 milioni sotto forma di sussidi per la creazione di nuovi posti di lavoro in 194 progetti d'investi-

mento.

Come funzionano burocrazia e enti pubblici?

Le autorità hanno dimostrato flessibilità e prontezza nei confronti degli investitori per semplificare le procedure, ma c'è ancora da lavorare per snellire ulteriormente il sistema.

Quali sono dal vostro punto di vista gli investimenti più interessanti in questo momento?

Premesso che guardiamo sia al mercato corporate sia al retail, la nostra attenzione è rivolta soprattutto a sostenere le imprese orientate all'export, il settore agricolo, i progetti infrastrutturali e di



Ai vertici. Marco Capellini ha costruito la carriera tra vari paesi

I VANTAGGI

«Il tasso di crescita è buono e il prelievo sui profitti aziendali è solo al 10 per cento»

efficienza energetica. Nonostante la crisi abbiamo mantenuto in questi anni lo stesso volume dei prestiti perché siamo interessati a sostenere lo sviluppo locale.

Qual è invece il fattore che potrebbe influenzare negativamente lo sviluppo economico del Paese?

Il rischio recessione per l'Europa avrebbe conseguenze anche qui, specie sulle esportazioni. Il governo ha però, preventivamente, stipulato un accordo con il Fondo monetario internazionale per garantirsi contro i rischi esterni. Nel lungo periodo, ritengo che la Serbia sia in grado di raggiungere un buon livello di prosperità e di integrazione con l'Ue.

C.A.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA