

Rassegna Stampa

martedì 26/04/2016

SOMMARIO RASSEGNA STAMPA

Data	Argomento	Sommario	Pag
<i>Apindustria Brescia</i>			
23.04.2016	Giornale di Brescia (p.43)	Ruote per auto: costi e certificati troppo onerosi	1
23.04.2016	BresciaOggi (p.36)	Cerchi in lega, Pmi all'attacco: «Costretti a vendere all'estero»	2
23.04.2016	Corriere della Sera - (p.10)Brescia	Cerchi in lega leggera i produttori soffocati dalla burocrazia	3

Ruote per auto: costi e certificati troppo onerosi



Il convegno. I relatori dell'Aca e il presidente Sivieri ieri in Apindustria

Apindustria

BRESCIA. Non fossero bastate la crisi e la concorrenza sleale dei paesi meno industrializzati a tagliare fatturati e produzione delle imprese delle ruote per auto in lega leggera, negli ultimi mesi è arrivato anche un nuovo ostacolo. Con un decreto ministeriale entrato in vigore lo scorso settembre, in Italia oggi possono essere vendute solo ruote «speciali» omologate, dove per spe-

ciali ci si riferisce a quelle con misure diverse dall'originale che possono avere le dimensioni del cerchio e i pneumatici alternativi a quanto previsto sul libretto.

L'omologazione però, com'è facile immaginare, prevede nuovi costi, e piuttosto onerosi. «Il costo medio infatti - come spiegato ieri mattina nella sede di Apindustria dai rappresentanti del comparto delle ruote in lega leggera Marco Mancini (presidente Aca), Rosa Prestini Fiorini (segretario Aca e presi-

dente di Eta Beta spa), Francesco Notaristefano (commerciale Aca) e Giulio Bonadio (Consulente Aca), fiancheggiati dal presidente Douglas Sivieri - è di circa 10mila euro per ciascuna famiglia di ruote. E si badi bene che il discorso non vale solo per le auto di una certa categoria ma anche per le utilitarie».

«Il mercato andava regolamentato per mettere un freno alla concorrenza, soprattutto quella cinese - ha precisato Mancini - perché per alcune ruote, a fronte di un costo di produzione che noi sostenevamo con 50 euro, trovavamo il medesimo prezzo di vendita all'acquirente finale. Questa modalità però, invece che proteggerci, ci affossa».

«In più - come ricordato da Rosa Prestini Fiorini - una ruota per poter essere venduta in Italia necessita di due certificati di omologazione. Così l'obbligo, dopo aver azzoppato il mercato italiano, sta zavorrando anche le esportazioni nel Paese più redditizio del mercato estero: la Germania». Come uscire da questa situazione? «Consentendo la libera circolazione dei certificati di omologazione ottenuti in qualunque Stato europeo - ha concluso il presidente Sivieri - senza altri controlli che implicano la moltiplicazione dei costi. Accompagneremo l'Aca, che rappresenta otto produttori nazionali e un fatturato di 100 milioni di euro, in questa legittima battaglia per modificare il Decreto». //

FLAVIO ARCHETTI



IL COMPARTO. Il settore dei prodotti speciali, non destinati a case madri, contro le nuove regole

Cerchi in lega, Pmi all'attacco: «Costretti a vendere all'estero»

Nel mirino sono finite le norme di omologazione «che obbligano a guardare oltre confine». Sivieri: «Si parla tanto di made in Italy, ma è danneggiato»

«Siamo obbligati a vendere solo all'estero, respingendo le richieste dei clienti italiani, pur avendo i magazzini pieni. E siamo messi in ginocchio da una legge che danneggia il made in Italy, invece di incentivarlo».

È L'ALLARME lanciato dai produttori di cerchi in lega leggera «speciali», cioè diversi da quelli destinati alla casa madre del veicolo, o meno costosi o più appariscenti, «ma sempre di alta qualità e certificatissimi». Ad essere danneggiate sono soprattutto le Pmi della filiera per uscire dalla crisi generata anche dalla concorrenza cinese. Il grido di dolore è stato rivolto a **Apindustria Brescia**, che lo ha prontamente accolto e, durante un incontro in sede, ha annunciato i passi che intende intraprendere, iniziando dall'immediato coinvolgimento dell'organizzazione a livello nazionale.

Nella sede di via Lippi in città si sono confrontati con il presidente, Douglas Sivieri, i rappresentanti di Aca (Associazione componentisti auto), creata per dare battaglia da otto sigle (sei di produttori e due di rivenditori, 100 milioni di euro di business): Marco Mancin (presidente, alla guida di Gmp Group nella Bergamasca) e Giulio Bonadio (avvocato consulente), Rosa Prestini Fiorini (leader e alla guida di Eta Beta spa unipersonale di Castenedolo) con il direttore commerciale dell'azienda Francesco Notaristefano. Fiorini, che è segretario generale di Aca, ha raccontato l'esperienza della propria realtà, con una storia quarantennale, un fatturato di 6 milioni di euro - per il 95% realizzato oltre

confine - con 30 dipendenti e 20 collaboratori esclusivi. «Perdiamo 20-25 mila euro al mese, pur avendo i ricambi da fornire a chi ce li chiede, perché la norma vale anche per la merce rimasta nei magazzini a causa della crisi», ha spiegato. «E presto diventeremo meno competitivi anche all'estero, dove sanno che in Italia siamo in difficoltà - ha aggiunto Mancin -. Dovremo abbandonare il mercato interno e forse anche il territorio per delocalizzare. Il danno sarà anche per i clienti, costretti ogni volta ad acquistare il treno di ruote originali, più costose, senza contare la perdita di posti di lavoro diretti e nell'indotto».

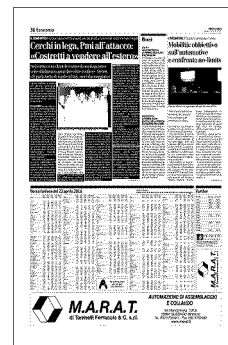
MACOSA è successo? Cosa viene aspramente criticato? «Il Governo ha voluto regole di omologazione, ma con il decreto 20 del 2012 ne ha adottate di più pesanti rispetto a quelle tedesche, alle quali noi ci adeguiamo per l'export: questo comporta una doppia forte spesa, per l'Italia e il mercato straniero. I cerchi che vendiamo in Germania, principale sbocco, non possiamo venderli nella Penisola, dovremmo sostenere un investimento al momento impossibile. Inoltre, siamo in attesa di una norma uniforme europea, quindi chiediamo di attendere - ha spiegato l'avvocato Bonadio -. Il settore aveva ottenuto una proroga per smaltire il pregresso, ma in tempi difficili non è stato semplice».

È incredibile che si parli «tanto di made in Italy, poi, non solo non siamo difesi, ma siamo bastonati», ha detto Sivieri promettendo il sostegno associativo agli imprenditori che lamentano di



Da sinistra Fiorini, Bonadio, Notaristefano, Sivieri e Mancin

non essere mai stati ascoltati e mai ricevuti nei palazzi che contano, «perché ritenuti troppo di nicchia». Possibilità di rilancio erano connesse all'andamento dell'automotive, invece - è stata l'amara considerazione degli operatori - «dobbiamo fare i conti con procedure, farraginose e macchinose, oltre che onerose, con tutto ciò che questo comporta». • **M.A.B.I.**

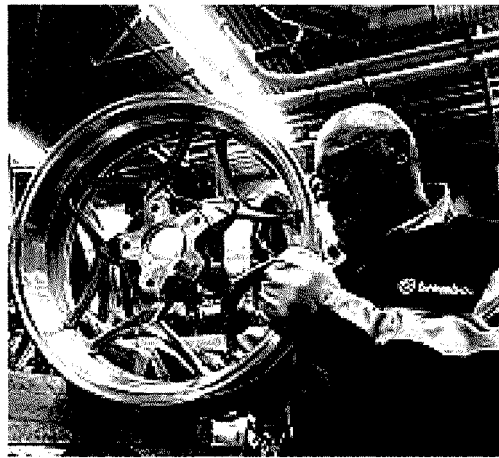


La protesta delle aziende

Cerchi in lega leggera i produttori soffocati dalla burocrazia

Gli imprenditori si aggrappano al mercato con le unghie, si confrontano con i cinesi e la competizione globale, convivono con un cambio euro - dollaro ballerino, si accontentano di una marginalità ridotta all'osso ma «digerire» una burocrazia difficilmente giustificabile, proprio fanno fatica. E saranno pure produttori di nicchia (ruote in lega leggera speciali), con numeri non da primato (6 aziende per un fatturato complessivo di oltre 100 milioni e circa 200 dipendenti diretti) ma di dover chiudere per ragioni «esterne» al mercato o alle capacità imprenditoriali, non riescono ad accettarlo. Per questo hanno fatto nascere l'Aca (Associazione componentisti auto) e hanno cominciato a tirare la giacchetta alle organizzazioni imprenditoriali, ai politici, a chi li vuole ascoltare e aiutare a modificare una legge «incomprensibile».

Di fatto, una stessa ruota per poter essere venduta oggi in Italia e in Germania necessita di due distinti certificati



di omologazione, uno per il mercato tedesco e uno per quello italiano. «Controlli e omologazioni sono giusti ma la normativa italiana in materia di procedure di omologazione delle ruote — ha ricordato Marco Mancin, presidente Aca — impone prove differenti, burocraticamente e tecnicamente più gravose per il produttore, senza che da ciò derivi una maggiore sicurezza del prodotto immesso in commercio». Per non dire poi dei

10

mila euro
Il costo di omologazione per ciascuna famiglia di ruote

costi dell'omologazione (10 mila euro per ciascuna omologazione di famiglia di ruote) che per le aziende italiane si traducono in una perdita di competitività e, nel concreto, della possibilità di commercializzare le proprie ruote anche nel mercato interno. «La nostra proposta è semplice — ha precisato Rosa Prestini, segretario generale di Aca e presidente della bresciana Eta Beta (6 milioni di fatturato nel 2015 di cui 95% dalle esportazioni e 30 dipendenti diretti) — consentire la libera circolazione dei certificati di omologazione conseguiti in qualunque stato europeo rispondendo ai principi Ue di armonizzazione delle leggi e della libera circolazione delle merci». Diretto e senza giri di parole, il presidente di Apindustria Brescia Douglas Sivieri: «Un esempio di quello che non si deve fare. La richiesta di poter commercializzare in Europa prodotti conformi a uno standard riconosciuto da anni ed in modo uniforme a livello europeo mi sembra più che legittima: vale per le ruote speciali e vale per qualsiasi prodotto. Il Governo, mostrandosi più realista del re, ha deciso di adottare un provvedimento che crea problemi inutili e favorisce nei fatti i produttori di altri Paesi europei o extra europei. Le aziende italiane non chiedono trattamenti di favore, ma di poter almeno operare con le regole del mercato europeo».

Roberto Giulietti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

costi per le aziende italiane

● Una stessa ruota per poter essere venduta oggi in Italia e in Germania necessita di due distinti certificati di omologazione, uno per il mercato tedesco e uno per quello italiano. La doppia omologazione raddoppia i

