

## INDUSTRIA

## La filiera dell'auto nell'angolo, un'azienda su due apre alle fusioni

*EY: la perdita del controllo è il problema principale nel 26% delle risposte*

*Per il 21% la preoccupazione principale è la continuità occupazionale*

Filomena Greco

### Torino

Le imprese «schiacciate» tra la spinta disruptive del mercato e le difficoltà indotte dal Covid-19, che guardano a operazioni di consolidamento come a ipotesi concrete per garantire competitività al tessuto industriale dell'indotto auto. Lo rivela una survey curata da Anfia – l'Associazione delle aziende della filiera automotive – insieme a EY. L'indagine punta a tastare il polso delle imprese del made in Italy automotive e rivela da un lato la natura frammentata e molto specializzata delle filiere italiane, dall'altro la consapevolezza che la strada del merger&acquisition è una garanzia per guardare al futuro. «Il 57% delle aziende – spiega Tommaso Ascarelli, responsabile Value creation per l'area mediterranea di EY – valuterebbe con interesse l'aggregazione con un'altra azienda, per tre imprese su quattro le sinergie garantirebbero maggiore sostenibilità del business». Ma quali sono le condizioni poste dagli intervistati? La quota più alta – il 26% – considera come preoccupazione principale la perdita di controllo sulla nuova realtà, per il 21% pesa la continuità occupazionale dei propri dipendenti.

Per Paolo Scudieri, presidente di Anfia, «Quello che è emerso è esattamente ciò che avevamo individuato tra i punti chiave per la crescita dell'indotto auto, è necessario che si definiscano sistemi industriali di dimensioni adeguate, che sappiano operare su mercati globali, dall'Asia agli Usa». Serve dunque incidere su offerta tecnologica, posizionamento geografico e capitale umano competente e l'esigenza di sostenere il processo di consolidamento, aggiunge Scudieri, «è compresa dalle istituzioni come il

Mise o il Mef che hanno a disposizione strumenti come Cdp e Sace per portare avanti azioni strategiche». Le imprese del settore automotive, in oltre il 60% dei casi, non superano i 100 milioni di fatturato, il 36% è sotto i 25 milioni. Dati che da soli fanno emergere un duplice rischio di tenuta del sistema, a fronte da un lato della tendenza che i produttori globali di autoveicoli possano concentrare il proprio parco fornitori verso aziende grandi e solide, dall'altro per il fabbisogno di risorse necessarie a inseguire la transizione tecnologica in atto. «L'Italia – aggiunge Scudieri – paga lo scotto maggiore perché le nostre aziende hanno piccole dimensioni e non riescono a soddisfare le esigenze globali di Tier 1 delle case automobilistiche». Avere aziende più piccole rispetto alla filiera francese o tedesca, aggiunge Ascarelli, «può garantire una maggiore flessibilità in una fase di mercato disruptive come quella in corso, il problema resta sul fronte degli investimenti necessari».

Quanto alle specializzazioni produttive del Made in Italy nel settore auto, quasi la metà delle aziende intervistate, sottolinea lo studio, appartiene ai settori merceologici della componentistica meccanica o plastica, «aree di consolidata eccellenza che devono valutare un cambiamento di strategia se desiderano cogliere le grandi opportunità generate dai nuovi trend dell'elettrificazione e delle nuove tecnologie come connettività e guida autonoma». Su tutto incombono le difficoltà generate dal Covid-19, con il 36% delle imprese che ha registrato riduzioni del fatturato tra il 20 e il 40%. La riduzione dei ricavi stressa il sistema aziendale e rende più evidenti le eventuali inefficienze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA