

Auto, la Ue rischia di diventare importatrice di componenti

Filomena Greco



L'Europa potrebbe per la prima volta diventare importatrice netta di componenti automotive. È l'allarme lanciato nei giorni scorsi da Clepa, l'associazione che riunisce le aziende della componentistica auto Ue. Colpa del peso crescente, nella produzione di autovetture, delle forniture di batterie e semiconduttori e dei ritardi dell'Europa su questo fronte.

Nel 2023, l'industria europea di forniture automobilistiche ha mantenuto la sua leadership mondiale sui componenti automobilistici "tradizionali", esportando circa 56 miliardi e registrando un surplus commerciale di 26,7 miliardi, evidenzia Clepa nel suo ultimo report. Il punto però è che «nonostante gli ingenti investimenti in ricerca e sviluppo, la produzione di tecnologie automobilistiche innovative si sta spostando sempre più all'estero» dice Clepa. La storica posizione dominante del Vecchio Continente nelle forniture di componenti è di fatto messa in discussione dalla crescente importazione di batterie e semiconduttori: includendo queste tecnologie, il surplus commerciale dell'Ue scende a 3,1 miliardi nel 2023, in netto contrasto con i 20,9 miliardi del 2021.

Quella italiana, accanto a Germania e Francia, rappresenta una delle principali manifatture automotive europee. L'anno scorso, come emerge dal report curato dall'Anfia - l'Associazione della filiera delle imprese del settore auto - è stato il miglior anno di sempre se si guarda al valore delle esportazioni delle imprese italiane del settore, probabilmente condizionato anche dalla dinamica di prezzi ed inflazione. In ogni caso il 2023 si è chiuso con 25,3 miliardi di esportazioni per le imprese italiane attive nel settore auto, in crescita del 7% sul 2022 e, in valore assoluto, il miglior risultato registrato dal settore. La bilancia commerciale ha registrato un surplus pari a 5,7 miliardi, per i due terzi realizzato grazie a produzioni di componenti meccaniche e accessori.

Qualche segnale di rallentamento delle esportazioni è emerso però nell'ultimo trimestre dell'anno scorso e da gennaio a marzo sono calate sia le importazioni, dell'1,4%, che l'export, del 2,8%, con un saldo positivo di circa 1,7 miliardi contro il miliardo e 800 milioni di un anno fa. «Sostenere le imprese italiane nella sfida della riconversione produttiva e della salvaguardia della propria competitività globale è la priorità che abbiamo stabilito al Tavolo Sviluppo Automotive del ministero delle Imprese e del Made in Italy, con l'obiettivo di tradurre in provvedimenti concreti la ventina di misure proposte - spiega Marco Stella a capo dei componentisti di Anfia -. Parliamo di misure che puntano ad incoraggiare l'incremento dei volumi della produzione locale di autoveicoli, a supportare progetti di ricerca specifici e progetti di promozione di servizi dedicati per cogliere opportunità su nuovi mercati, a stimolare le aggregazioni di imprese e a favorire la riconversione e il rinnovamento delle competenze, anche attraverso l'attrazione di nuovi investimenti sul territorio».

Al centro dell'agenda italiana, ed europea, dunque c'è il tema della competitività delle filiere automotive e degli investimenti. Le aziende europee continuano a dominare gli investimenti globali in ricerca e sviluppo sottolinea Clepa, con una quota del 40% che scende al 30% però se si considerano gli impegni su batterie e semiconduttori, ambiti nei quali le imprese europee restano indietro. Nel 2023 poi i player europei hanno investito 19,8 miliardi in altre regioni del mondo - tra i maggiori investitori del settore all'estero - con una quota pari al 29,3% degli investimenti diretti esteri (Ide) totali. Il punto, però, evidenzia Clepa, è che se si guarda a impianti di batterie e semiconduttori, sono gli Stati Uniti e l'Asia a fare il pieno di risorse finanziarie. Anche per questo l'Ue rischia di diventare, già quest'anno, importatore netto di componenti automobilistici. «L'Ue deve rafforzare la propria competitività, attrarre investimenti e garantire che le innovazioni europee siano prodotte principalmente in Europa» scrive Clepa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA