

# Auto, in Italia le commesse interne in caduta libera

*La crisi. Nei primi sei mesi la produzione di vetture è crollata del 20,6% a 202mila unità, la componentistica del 18%. Sindacati in allerta: perdita di oltre 25mila posti di lavoro già nel 2025*

Lello Naso



Se si guardano gli ultimi dati del mercato auto e della produzione industriale, si comprende subito che la componentistica automotive italiana ha un problema, se possibile, più immediato e urgente della transizione elettrica: il rischio della scomparsa delle commesse del mercato interno. Una crisi che secondo i sindacati potrebbe causare una perdita di oltre 25mila posti di lavoro già nel 2025 e che spinge i componentisti verso una mobilitazione generale (si veda *Il Sole 24 Ore* di ieri). Lo stillicidio è continuo, gli stati di crisi aumentano e arrivano all'esaurimento degli ammortizzatori sociali. Ieri i sindacati hanno lanciato l'allarme per la Cooper Standard Automotive di Battipaglia, sistemi di tenuta in gomma, fornitrice di Stellantis, 500 dipendenti, 100 a rischio, e per la SFC Solutions di Ciriè (Torino), guarnizioni per gli abitacoli, falciata dalla carenza di ordini di Stellantis e Volkswagen.

Ad agosto, le vendite auto in Italia, finito l'effetto degli incentivi di giugno e luglio, hanno fatto segnare un calo del 13,4%. Nei primi otto mesi, le auto vendute sono state poco più di un milione con una crescita del 3,8% rispetto al 2023 e un calo del 18,5% rispetto al 2019, ultimo anno pre Covid. Stellantis, ad agosto ha perso oltre il 30% delle vendite e il marchio Fiat, ancora primo in Italia negli otto mesi, ad agosto è superato da Toyota, Volkswagen e Dacia.

I dati di produzione industriale riflettono quelli delle vendite. A giugno scorso, a un calo della produzione industriale del 2,6%, è corrisposto un calo dell'auto del 25%. Nel periodo gennaio-giugno, l'industria ha perso il 3,2%, l'auto il 16,3%. Il totale

delle vetture prodotte a giugno è stato di 25mila (-54,3% su giugno 2023). Nei primi sei mesi, in Italia sono state prodotte 202mila automobili (- 32,2% sul 2023). Se si sommano i veicoli leggeri, si arriva a 368mila unità, con un calo del 20,6% rispetto al 2023.

Una fotografia impietosa di mercato e industria: stagnano le vendite e precipita l'attività. In questa situazione i componentisti, nel semestre hanno perso il 18% della produzione con un calo del fatturato interno (-17,1%) e estero (-0,1%).

«Sono dati», dice Francesco Zirpoli, direttore del Center for Automotive and Mobility Innovation (Cami) dell'Università Ca' Foscari Venezia, «che riflettono un'anomalia italiana: la filiera dipende per il 50% da Stellantis e la diversificazione che è stata fatta negli anni, verso la Germania, in questo periodo non è premiante». Anche l'industria tedesca dell'auto, infatti, per la prima volta nella storia, arranca. Nei primi sei mesi del 2024, la produzione di auto in Germania è calata del 6%, con una crisi diffusa del settore che ha portato Volkswagen, anche in questo caso è una prima volta, a prendere in considerazione la chiusura di stabilimenti in patria.

«La presenza di un solo produttore di auto di massa - Fiat, Fca, ora Stellantis - in Italia», spiega Zirpoli, «ha finito per rallentare lo sviluppo dell'industria della componentistica. Il risultato è che oggi i fornitori italiani investono in ricerca e sviluppo meno dei loro competitor francesi o tedeschi e sono più piccoli».

Nicola Pino, 75 anni di cui 55 anni nel settore auto, presidente di Proma, produttore di strutture di sedili e scocche, sede a Caserta e presente in dieci Paesi, due centri ricerca e 23 stabilimenti di cui dieci in Italia, guarda la realtà con molta concretezza: «L'Italia sta perdendo il settore auto, nella quasi indifferenza collettiva. Nel 1992 l'Italia era il secondo produttore in Europa e il quinto nel mondo con oltre 2 milioni di automobili prodotte. Nel 2024 non arriveremo a 350mila auto, 650mila se aggiungiamo i veicoli commerciali. Numeri del tutto insufficienti per reggere le economie di scala di quattro stabilimenti auto attivi (Mirafiori, Cassino, Pomigliano e Melfi) che necessitano di almeno 300mila vetture prodotte ciascuno».

È un problema di domanda, Pino concorda con Zirpoli. Stanno venendo a mancare le commesse. Tutto il resto viene dopo. «È cambiata completamente la filosofia del rapporto di fornitura», racconta Pino. «Ci viene chiesto un costo prodotto competitivo con i fornitori dei Paesi low cost senza considerare logistica e spedizione. Siamo quasi invitati a delocalizzare. Ma così si distruggono i distretti nati intorno agli stabilimenti, Melfi che è un gioiello, in primis».

L'arrivo di un secondo produttore potrebbe alzare i volumi e rivitalizzare la filiera. «Ma attenzione», mette in guardia Pino. «Chiunque verrà, ammesso che verrà, dovrà essere obbligato a una quota di forniture italiane almeno pari al 50% del totale. Succede in tutto il mondo. In tutti i Paesi in cui siamo presenti (13 in tre continenti), ci sono regole analoghe».

In questa situazione, in questo momento, l'impatto dell'elettrico sulla crisi della filiera delle forniture automotive è molto limitato. Dai dati dell'Osservatorio sulle

trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano curato tra gli altri proprio da Zirpoli, risulta che su circa 2.300 componentisti, solo cento hanno la totalità dei loro componenti utilizzabili solo sul motore endotermico. «Anche questo dato ci conferma», spiega Zirpoli, «che questa è essenzialmente una crisi dovuta alla forte diminuzione delle commesse ai fornitori. Il sistema italiano sconta soprattutto la riduzione della produzione Stellantis in Italia e la partenza lenta dei nuovi prodotti previsti negli stabilimenti italiani».

Zirpoli non risparmia le case automobilistiche europee. «Grazie anche alla possibilità di continuare a vendere le auto con motorizzazioni endotermiche certificate Euro 7 con la stessa tecnologia utilizzata per l'Euro 6, le case auto hanno preferito fare margini facili sull'endotermico piuttosto che puntare con forza sull'elettrico. In questo scenario - continua Zirpoli - i produttori cinesi e coreani stanno guadagnando un notevole vantaggio competitivo che si manifesta in una offerta di auto elettriche molto più articolata e a buon mercato. Ora i produttori europei devono rapidamente colmare il gap in termini di offerta di prodotto, senza illudersi che uno spostamento dei termini del phase-out al 2035 li protegga dalla competizione, senza contare il danno ambientale che uno spostamento genererebbe».

Anche la Ue e i Governi hanno le loro responsabilità. «I piani di incentivi per l'elettrico all'industria automotive», dice Zirpoli, «sono stati generici con aiuti a pioggia, mentre, per esempio, in Cina vengono dati in base al livello di innovazione raggiunto e a parametri di performance che premiano auto piccole e molto efficienti. Un sistema che ha messo in competizione costruttori e componentisti e ha alzato il livello dell'innovazione di prodotto. Cosa che l'Europa non è riuscita a fare e che oggi sta pagando».

© RIPRODUZIONE RISERVATA