

Componentisti auto, in Italia uno su due rischia di finire in crisi

Lo scenario. Calo del mercato auto e difficoltà della transizione elettrica possono far perdere 7 miliardi di produzione e 40mila posti entro il 2030

Lello Naso



Che la transizione verso l'auto elettrica sarebbe stata complicata, soprattutto per l'industria della componentistica italiana, lo avevano previsto tutti gli analisti e gli imprenditori dell'automotive. Non è una sorpresa che la crisi dei produttori e i piani di ristrutturazione di questi mesi (si veda Il Sole 24 Ore di domenica 25 agosto) stiano avendo ricadute pesanti su tutta la filiera, nel breve periodo e in prospettiva. Solo due dati: a gennaio-maggio 2024 la produzione di componentistica è scesa del 18%. Tra gennaio e luglio 2024 le ore di Cig erogate nel settore automotive (produttori e fornitori) sono salite del 18% da 234.801 a 286.071.

Non è un temporale passeggero. Uno studio di AlixPartners per Anfia (l'associazione dei componentisti) e Ucimu (l'associazione delle macchine utensili) ha previsto che nel 2030 l'industria italiana della componentistica auto potrebbe perdere 7 miliardi di valore della produzione e tra 20 e 40mila posti di lavoro. Fino a 18mila posti nelle imprese che avranno cali di fatturato, fino a 20mila addetti nelle imprese che saranno investite da crisi, una su due. Una situazione che assume aspetti ancor più preoccupanti se si considera che oggi il 60% delle imprese del settore presenta una situazione finanziaria solida.

«È una previsione che è stata fatta tenendo conto del bando alla vendita di auto a benzina e diesel a partire dal 2035, stabilito dalla Ue», dice Fabrizio Mercurio, direttore del settore automotive di AlixPartners, società globale di consulenza. «Ma adesso – aggiunge – non pochi pensano che i termini verranno rivisti. I dati ci dicono che le vendite dell'auto elettrica in Europa non aumentano abbastanza rapidamente e c'è un crescente consenso sul fatto che sia meglio rivedere i tempi e/o gli obiettivi 2035 per renderli più realizzabili».

Un disastro annunciato

«È un disastro ampiamente annunciato», rincara la dose Marco Bonometti, presidente di Confindustria Lombardia e presidente e amministratore delegato di Omr (Officine meccaniche rezzatesi), azienda leader nella produzione di componenti in alluminio e ghisa per i motori. «Adesso, prima che sia troppo tardi, bisogna rivedere quella decisione e garantire neutralità tecnologica per gli obiettivi di taglio delle emissioni. Sono le stesse cose che dicevamo cinque anni fa. La differenza è che ormai non c'è più tempo se non si vuole mandare in fumo la filiera della componentistica italiana. Ma è una decisione politica, come politica era stata la decisione di mettere al bando il motore termico».

La filiera industriale dei componentisti italiani è composta da circa 2.200 imprese e ha 166.800 addetti. Sono aziende, con limitate eccezioni, di medio-piccole dimensioni, molto internazionalizzate. Molte sono nate come fornitori Fiat, ma adesso solo il 60% ha rapporti, peraltro non esclusivi, con Stellantis. Il fatturato del settore è di 60 miliardi (23,5 miliardi di esportazioni). Il saldo commerciale del comparto è attivo per 5,2 miliardi.

Nonostante la robustezza del settore, l'evoluzione del mercato è stata per certi versi più sfidante di quello che gli analisti pensavano quando è stato introdotto il bando al motore termico, con una serie di fattori di rischio che si sono dimostrati più impattanti del previsto. Il primo fattore, senza dubbio, è stato il mancato decollo del mercato delle auto elettriche con le vendite che in Europa sono ferme al 13,8% e in Italia al 3,9% (gennaio-luglio 2024). Numeri troppo bassi, appunto, per immaginare un mercato di auto esclusivamente elettriche a partire dal 2035. Ma le case automobilistiche hanno fatto 900 miliardi di investimenti sul motore elettrico. E i componentisti di parti del motore endotermico hanno a loro volta investito sull'elettrico e cercato vie alternative come la riconversione verso settori compatibili o affini per tecnologie: l'aerospazio, gli elettrodomestici. Investimenti che difficilmente saranno ripagati entro il 2030.

Una crisi a doppio taglio

«Abbiamo registrato la crisi di imprese specializzate nel motore endotermico – dice Marco Stella, presidente del gruppo componenti di Anfia e amministratore delegato di Dts, azienda di Maranello (Modena) specializzata nella produzione di tubi di scarico e serbatoi – e la crisi di imprese che hanno investito sull'elettrico, ma non hanno trovato una domanda adeguata». Se l'elettrico è al palo, infatti, anche la produzione di auto è in

caduta. Nel primo semestre del 2024, in Italia è diminuita del 32%, in Francia del 7,6%, in Germania del 6%.

Una doppia beffa. Gli specialisti dell'endotermico vedono assottigliarsi il mercato; chi sta riconvertendo in parte l'attività all'elettrico (solo il 6% delle aziende non hanno prodotti adatti al motore elettrico) non ha ricavi sufficienti per la scarsità delle vendite delle auto alla spina. «Il rischio è legato al timing degli investimenti – dice Mercurio – comune a tutti i settori in trasformazione tecnologica. In questo caso la complessità è accentuata dal fatto che il passaggio è spinto in primo luogo da decisioni del regolatore rispetto a cui le dinamiche di consumo possono evolvere in modo incerto. Per i produttori di auto e per i componentisti è necessario trovare un equilibrio tra gli investimenti nelle nuove tecnologie e in quelle tradizionali che ancora si vendono, e definire un modello che consenta di navigare in modo flessibile durante la transizione».

Una trappola che sta lasciando sul campo della crisi molte vittime illustri. Colossi delle forniture come le tedesche Continental, Bosch e ZF Friedrichshafen, l'austriaca Magna International, la francese Forvia, solo per citarne alcune, nell'ultimo anno hanno proceduto a profonde ristrutturazioni e a tagli di posti di lavoro. A Bari, per rimanere in Italia, Bosch, nello stabilimento gioiello per la produzione di iniettori, ha dichiarato 700 esuberanti su 1.700 dipendenti, ma si è impegnata a non ricorrere a licenziamenti fino al 2027. Nel piano industriale è prevista la produzione di biciclette elettriche, ma la robustezza degli iniettori per il motore diesel era un'altra cosa. A inizio settembre scade il contratto di solidarietà.

I problemi del Piemonte

Nella galassia storicamente vicina a Stellantis, Marelli, nonostante l'aumento dei ricavi, ricorre ancora alla cassa integrazione negli stabilimenti di Bari, Melfi, Sulmona e Rivalta. Nel 2023, nella sola provincia di Torino (il Piemonte rappresenta un terzo del settore in Italia), le imprese della componentistica auto sono diminuite del 4,4%, più del doppio rispetto al resto dell'industria. Il calo dei volumi di produzione di Stellantis ha messo in crisi la Lear di Grugliasco (sedili per auto, fornitore di Maserati) e la Te Connectivity (componenti elettroniche). Magnetto (sistemi elettronici), 280 dipendenti, è stata posta in liquidazione giudiziaria a fine maggio. Delgrosso, produttore di filtri di Nichelino, 108 dipendenti, ha chiuso a marzo scorso. Proma, produttore di stampi e stampaggio lamiera, sempre a marzo, ha chiuso lo stabilimento di Grugliasco, 110 dipendenti.

Ma le difficoltà dei produttori europei di auto, e di Stellantis in particolare, non sono destinate a risolversi in breve tempo. Secondo il rapporto AlixPartners-Anfia, solo nel 2030, con la messa a regime degli investimenti sull'Alfa a Cassino e sperando nel successo dei nuovi modelli di Melfi, si può arrivare al fatidico milione di veicoli prodotti in Italia. Non una buona notizia per i componentisti orientati al mercato interno. Anche perché – e l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, e i suoi colleghi delle altre case lo ribadiscono ad ogni occasione – la filiera deve comprimere i costi del 40% per contrastare la concorrenza cinese.

Il taglio dei costi

Alla presentazione degli investimenti sui veicoli commerciali nello stabilimento di Atessa, per esempio, Tavares ha detto: «La tecnologia elettrica, in Europa, è del 40% più costosa. Se vogliamo rendere i veicoli elettrici accessibili dobbiamo digerire il 40% del costo addizionale. Che ci piaccia o no. Noi stiamo facendo tutto quello che serve per ridurre i costi in fabbrica, ma tutti gli stakeholder sono chiamati a ridurre i loro costi come noi per rendere possibile l'abbassamento del prezzo dei veicoli elettrici. Questa è la realtà brutale». Concetti simili hanno espresso i vertici di tutte le case europee. Se questo è il presupposto, non deve stupire che Stellantis abbia invitato i componentisti a valutare lo spostamento della produzione in Marocco dove i costi sono molto inferiori all'Italia. «Ma pensare a tagli del 40%», dice Stella, «è fuori dalla realtà. Anche perché già adesso i margini delle imprese della componentistica sono molto risicati».

L'incognita cinese

L'altra grande incognita che grava sul settore è la crescita dei produttori cinesi. Nella situazione attuale – le case automobilistiche di Pechino producono in Cina – i componentisti italiani sono tagliati fuori. Oggi, solo il 5% dei fornitori italiani ha rapporti con i produttori cinesi, ma le cose potrebbero cambiare con lo sbarco dei big di Pechino in Europa. Anche se il sistema cinese è chiuso, con produttori che non utilizzano fornitori o utilizzano una filiera autoctona fidelizzata. Secondo l'indagine AlixPartners, quasi il 40% dei componentisti italiani vede l'avanzata cinese in Europa come una minaccia. «Ma ci saranno anche opportunità per i fornitori e per l'industria», dice Mercurio, «a patto che soprattutto in Europa e negli Stati Uniti migliorino in competitività di costo e velocità di sviluppo dei prodotti».

Le richieste e le soluzioni

Una partita che devono giocare prima di tutto le istituzioni. «Serve un grande piano Ue per l'automotive», dice Stella, «e interventi a tutti i livelli, statali e regionali. Il settore vale l'8% del Pil del Continente e i numeri che vediamo sono peggiori di quelli che immaginavamo quando è iniziata la politica per l'elettrificazione».

Può aiutare l'arrivo di un secondo produttore in Italia, anche per il raggiungimento della produzione del milione di veicoli voluto dal Governo. «Ma è necessario adottare una serie di misure di sistema», suggerisce Bonometti, «come la decontribuzione per le imprese del Sud e un credito d'imposta facilmente accessibile. Bisognerebbe rendere più semplice Industria 5.0. Se arriva un secondo produttore, bisogna stabilire una quota del 70% di forniture italiane. Non mi sto inventando niente, basta copiare quello che hanno già fatto Brasile, Cina e Stati Uniti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA