

Crisi dell'auto in Germania, in allarme i componentisti italiani

Filomena Greco



Un primo assestamento in negativo sulle esportazioni del comparto automotive italiano verso la Germania c'era già stato nel 2024, con un calo di oltre il 6%, da 5,2 a 4,8 miliardi. Un trend di nuovo evidente nei primi cinque mesi dell'anno, con l'export a quota 1,2 miliardi, l'1,1% in meno rispetto al 2025. La contrazione appare più evidente se si guarda alle esportazioni verso la Polonia, dove il Gruppo Volkswagen ha una presenza importante e dove le imprese italiane da gennaio a maggio hanno visto calare le esportazioni dell'8%, dopo il -7,4% del 2025, che ha seguito anni di crescita invece significativa.

La variabile crisi Volkswagen rischia di condizionare l'industria dell'auto italiana su più fronti. Il primo è sicuramente quello dei volumi: da gennaio a maggio (dati elaborati dall'Ufficio studi di Anfia) il paese, primo produttore di auto in Europa con oltre 4 milioni di unità, ha registrato un calo della produzione del 5% da gennaio. Un calo inserito in un contesto di un piano varato dal Consiglio di sorveglianza del Gruppo che prevede una riduzione della capacità produttiva e del numero di addetti, pari a circa 100mila persone. Si tratta di una strategia difensiva rispetto ad un mercato che ha visto Volkswagen perdere terreno, in particolare in Cina, e che vede in capo ai player asiatici un market share intorno al 15%. Una fetta di mercato che di fatto non ha - ancora - alcuna base produttiva in Europa. E qui sta il secondo fronte di una crisi che somiglia ad una vera e propria sfida industriale per i produttori italiani di componenti e sistemi. «I produttori cinesi - racconta

Patrizia Paglia ceo della Iltar Italbox, che produce componenti in materie plastiche espanse - stanno facendo dei test di mercato, ci fanno quotare dei componenti e in media in due casi su tre scelgono di importare componenti dalla Cina per questioni legate al prezzo e al peso dell'energia sulla competitività delle offerte». Ecco perché le misure europee, aggiunge Paglia, «non possono e non devono gravare ulteriormente sulla competitività delle imprese». Sira Group opera in Cina ormai da anni, la chiave della futura convivenza con i produttori cinesi per il ceo, Valerio Gruppioni, è la cooperazione. «Soltanto collaborando con i produttori asiatici, l'industria europea potrà contenere i danni e costruire un nuovo equilibrio industriale» sottolinea il numero uno della società che lavora leghe di alluminio e in Italia ha sedi ad Avellino, Nusco, Ferrara e Dosso.

L'industria italiana si aspetta un peggioramento della situazione nei prossimi mesi, anche alla luce della forte competizione sul mercato della Cina. «Siamo fornitori di Bmw - spiega Paglia - in questa fase siamo in rump up perché la casa ha lanciato nuovi prodotti, il punto è se questi volumi reggeranno su un mercato che vede una fortissima spinta da parte delle case cinesi». Anche se, ragiona Edoardo Pavesio, ceo del Gruppo Sila (Volkswagen secondo cliente per volumi), «il piano annunciato dal ceo della Volkswagen di fatto riconosce una sovracapacità produttiva che è già oggi nei numeri. La vera variabile è quante auto elettriche le singole case produrranno in Europa». In questo contesto, aggiunge Pavesio, «è importante che si chiuda a Bruxelles la partita sulla revisione del Regolamento sulla decarbonizzazione e sul Local content e l'Industrial Accelerator Act». L'elefante nella stanza è rappresentato dalla transizione disegnata da Bruxelles senza tenere conto della neutralità tecnologica, come contestano gli industriali. Ma anche da una industria cinese "drogata" dai sostegni statali. Chi tra i produttori italiani lavora per case dotate di piattaforme "multiarchitettura" adatte a diverse motorizzazioni mantiene più facilmente i volumi. Chi invece si trova a servire piattaforme per produzioni solo full electric - come è stato per la Porsche Macan - rischia grosso.

L'ultimo elemento da considerare è la tenuta delle multinazionali che operano in Italia nel settore dell'automotive: a fronte di volumi in calo strutturale in Europa - rispetto alla fase precedente al Covid la produzione ha perso circa 3 milioni di unità, elemento a cui ora si affianca la crescita del peso delle auto Made in Cina sul mercato - i gruppi che storicamente hanno investito e prodotto in Italia riconsiderano geografie e stabilimenti. L'ultima notizia arriva dalla Lombardia, con i tedeschi della Mapal che hanno annunciato lo stop

alla produzione nello stabilimento di Gessate, con una procedura di licenziamento collettivo per una quarantina degli 85 dipendenti e la volontà dell'azienda di riportare capacità produttiva nei siti tedeschi del Gruppo. Si tratta soltanto dell'ultimo caso di un elenco lungo di vertenze, in parte ancora aperte, come quella dei 180 esuberanti - su 700 - per la giapponese Denso Thermal Systems di Poirino, nel Torinese, crisi legata ad un calo di oltre il 30% delle commesse. In questo contesto ci sono però diverse operazioni di consolidamento che hanno visto protagoniste imprese guidate da gruppi o famiglie industriali italiane, è il caso di Tecnomeccanica che ha rilevato l'anno scorso il polo Marelli di Crevalcore, oppure la torinese Sigit che ha acquisito Speedline, per arrivare a Sila che ha rilevato le attività del Gruppo Vimercati di Pero, compreso gli stabilimenti in Messico e Romania.

© RIPRODUZIONE RISERVATA