

Il Nord Ovest dell'auto soffre per la crisi tedesca Export, effetto Volkswagen

Metà delle esportazioni dei componenti da Piemonte, Lombardia, Liguria
Il piano di riduzione dei modelli concentrerà tutto sui grandi fornitori

SARA TIRITTO

Non è ancora chiaro come, ma la crisi di Volkswagen cambierà il volto della componentistica italiana. La Germania è il primo mercato di esportazione per i fornitori nazionali di parti di autoveicoli, con circa 5 miliardi di euro di produzione all'anno diretti a gruppi come Volkswagen, Bmw, Mercedes. «L'impatto negativo sulla componentistica che lavora con Vw si inizia già a vedere - spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia -, i dati sono provvisori ma le esportazioni di componenti verso la Germania sono scese già del 5% nel primo semestre».

Il piano di riduzione dei costi varato dal ceo Oliver Blume peserà soprattutto sul Nord Ovest. Nel 2025 il nostro Paese ha esportato a Berlino parti e accessori per autoveicoli per 3,16 miliardi di euro, e da sole Piemonte, Lombardia e Liguria ne valgono 1,90 miliardi. Nessuna statistica ufficiale isola quanto di questo fatturato finisca davvero al gruppo di Wolfsburg. Le stime dell'Osservatorio sulle trasformazioni dell'eco-

Per gli esperti, la Difesa serve a diversificare la produzione ma non può compensare i cali

sistema automotive italiano (Otea) dell'Università Ca' Foscari di Venezia, però, collocano l'esposizione italiana diretta a Vw tra 1,3 e 1,8 miliardi, di cui tra 805 milioni e 1,1 miliardi sono generati nel Nord Ovest. Secondo i calcoli indicativi di Otea, circa 305-405 milioni riguardano il Piemonte, e altri 500-670 milioni Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta.

Dal 2023 l'export nazionale verso la Germania ha perso un decimo del suo valore, e coesistono due tendenze opposte: i capoluoghi produttivi crescono mentre i fornitori più piccoli si impoveriscono. «Il legame con i costruttori tedeschi si è concentrato, non diluito, nelle aree che ospitano il grosso della filiera», spiega Bruno Perez Almansi, ricercatore del Center for automotive and mobility innovation dell'Università Ca' Foscari di Venezia, che ha elaborato i calcoli e dell'Otea. La richiesta si restringe sui fornitori di primo livello del capoluogo, rallentando la subfornitura provinciale. Nel piano di riorganizzazione presentato giovedì scorso,

I NUMERI CHIAVE

Le esportazioni italiane di componenti e accessori per auto verso la Germania*

Provenienza	I trimestre 2025	I trimestre 2026
Piemonte	181.393.113	185.153.181
Valle d'Aosta	200.551	51.965
Liguria	16.663.928	19.893.543
Lombardia	280.835.719	271.487.708
Trentino Alto Adige	70.743.513	74.272.817
Veneto	39.749.438	37.761.456
Friuli-Venezia Giulia	7.711.669	7.734.577
Emilia-Romagna	69.811.208	73.428.306
Italia	743.881.823	794.756.830

*Dati in euro

Fonte: Istat - Camera di Commercio di Torino

Blume ha previsto di dimezzare la gamma di modelli prodotta entro il 2035 e di ridurre la complessità dell'offerta del 75% con l'obiettivo di raggiungere un margine operativo del 9% al 2030 su 9 milioni di veicoli l'anno.

Questo, a vedere il bicchiere mezzo pieno, potrebbe se non altro portare a una concentrazione positiva dei produttori. «È un momento selettivo» - spiega Giuseppe Russo, presidente del Centro Studi Einaudi -. «Abbiamo sempre det-

1,1
Milioni di euro
L'export di componenti
diretto
a Volkswagen
dal Nord
Ovest

to che i fornitori devono ingrandirsi, se ci sarà meno varietà di gamma potrebbero però esserci unitariamente più domande e i fornitori più strutturati avranno lotti di commesse più grossi».

Entro il 2030, Vw prevede di tagliare 100mila posti di lavoro e la possibile chiusura o conversione di quattro siti produttivi. Oltre a questi, due giorni fa è stata annunciata la cessione dello stabilimento di Osnabrück al fondo israeliano Aurelius, che insieme alla

Bassa Sassonia - regione in cui si trova l'impianto - ne sarà proprietario per realizzare componenti per la Difesa aerea. A questo settore si guarda da tempo per la ripresa dei ritmi negli stabilimenti europei ma in molti sono scettici. «Difficile considerarlo un modello se non per una piccola parte - spiega Stefano Aversa, membro del World Economic Forum, vicepresidente globale e presidente per l'Emea di AlixPartners -. I volumi della Difesa hanno uno o due ordini di

grandezza in meno rispetto all'Automotive. Solo i droni leggeri, forse, potrebbero avere numeri comparabili». Nella componentistica, alcuni fornitori si stanno avvicinando ad Aerospazio e Difesa, ma resta un'attività laterale. «Sono aree di interesse per diversificare e compensare parte dei cali nell'auto - dice Giorda -, come Anfia lavoriamo per offrire alle aziende opportunità ulteriori, ma non si può pensare a una conversione». A tremare, intanto, è anche l'Emi-

I tagli
Nel piano
di ristrutturazione di
Volkswagen
si prevedono
100mila
posti di
lavoro in
meno al
2030 e il
dimezzamento
dei modelli

Tajani con il leader di Confindustria da Milei: se i tedeschi rallentano, effetti sulle nostre imprese

Orsini: "Berlino non sia un freno L'Ue ripensi le politiche industriali"

LEREAZIONI

CLAUDIA LUISE
INVIATA A BUENOS AIRES

«La geopolitica è cambiata. Dobbiamo cercare nuovi partner anche per difenderci dalla Cina». Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, parla da Buenos Aires, dove ieri ha incontrato, con il ministro degli Esteri Antonio Tajani e il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara, il presidente dell'Argentina, Javier Milei. E parte da questo presupposto anche per commentare la crisi economica e l'incertezza politica della

Germania. Per l'industria italiana, profondamente integrata con quella del principale partner europeo, le difficoltà di Berlino rischiano di tradursi in un freno alla crescita, ma possono anche diventare l'occasione per ripensare le politiche industriali dell'Unione europea. Nel 2025 l'interscambio commerciale tra Italia e Germania ha raggiunto 157,8 miliardi di euro, in crescita dell'1,2% sull'anno precedente e tornato a salire dopo due anni di calo.

«L'economia tedesca è estremamente legata a quella italiana, per questo non possiamo guardare con soddisfazione alle difficoltà della Germania. Sarebbe una for-

ma di autolesionismo», avverte Tajani. «Una Germania più stabile politicamente e più forte economicamente è nell'interesse dell'Italia e dell'intera Europa», aggiunge. Per il ministro, il rallentamento tedesco impone una riflessione sulle scelte economiche europee. «Dobbiamo comprendere che alcune politiche non hanno prodotto i risultati positivi che ci aspettavamo per cittadini e imprese». Il punto, aggiunge, è la competitività. «Se l'industria della Germania rallenta - dice - gli effetti si fanno sentire anche sulle nostre imprese».

Un campanello d'allarme che, per Confindustria, deve spingere l'Ue ad accelerare. «Il vero problema è che noi, in



Il presidente Milei con Tajani

Europa, dobbiamo cominciare a fare i compiti a casa», sottolinea Orsini. «Stiamo perdendo opportunità, competitività e terreno sul fronte energetico. La Germania è il cuore industriale dell'Europa e le

sue difficoltà hanno inevitabilmente conseguenze anche sulle nostre imprese».

La ricetta, per Orsini, passa dal «mettere al centro l'industria. La deindustrializzazione significa togliere benessere a persone e territori. Chiediamo da tempo un vero mercato unico europeo dell'energia, perché il costo dell'energia è uno dei principali fattori che ci fanno perdere competitività e ci costringono a guardare fuori dai confini europei», sostiene l'industriale.

I timori, del resto, sono trasversali alle diverse filiere. Guido Beccagutti, direttore generale di Confindustria Dispositivi Medici, ricorda che «i nostri sistemi produttivi sono fortemente integrati e la Germania è oggi il secondo mercato» quindi «in una fase di maggiore incertezza è importante rafforzare la capacità di Italia e Germania di lavorare insieme in Europa» evidenzia Beccagutti.

Il tema della diversificazione emerge anche nel compar-



Withub