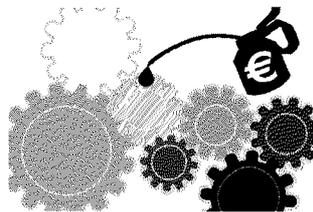


Viaggio nell'industria. Dopo la lunga crisi cambia la rotta grazie alle case tedesche che apprezzano i nostri componentisti e al gruppo Fca che investe

L'automotive riparte perché made in Italy

Buona combinazione di fattori favorevoli: in aumento l'export verso la Germania e l'area Nafta



Paolo Bricco
MILANO

La Ferrari di Vettel e la Ducati di Dovizioso. I freni Brembo montati sulle Maserati e i fari intelligenti delle Audi. Gli operai della Lamborghini di Sant'Agata Bolognese e quelli della Fiat - anzi, della FCA - di Melfi e di Pomigliano d'Arco. Tantaroba. Tuttaroba italiana. La nostra automotive industry si trova al centro di una duplice - benefica - tempesta perfetta. L'industria tedesca - a cui essa è legata a filo doppio - prosegue il confronto con i produttori asiatici per la primazia mondiale. Produce dal 2011 quattro milioni di vetture all'anno (contro le 3,3 milioni del 2005). E, per farlo, usa in abbondanza le nostre tecnologie intermedie, tanto che secondo la banca dati Oecd-Wto è di matrice italiana l'8% del valore aggiunto sviluppato dall'industria dei trasporti tedesca.

La Fiat sta reindustrializzando gli stabilimenti italiani - Melfi in testa - ed è in procinto di proporre sul mercato nuovi modelli. La Chrysler ha venduto nel 2013 oltre un milione di Jeep e sta lavorando intensamente alla reingegnerizzazione delle proprie fabbriche nel Nord America. Dunque, il volano interno - ridottosi ai minimi termini negli ultimi dieci anni, fino a 400mila auto (per la precisione

I NODI APERTI

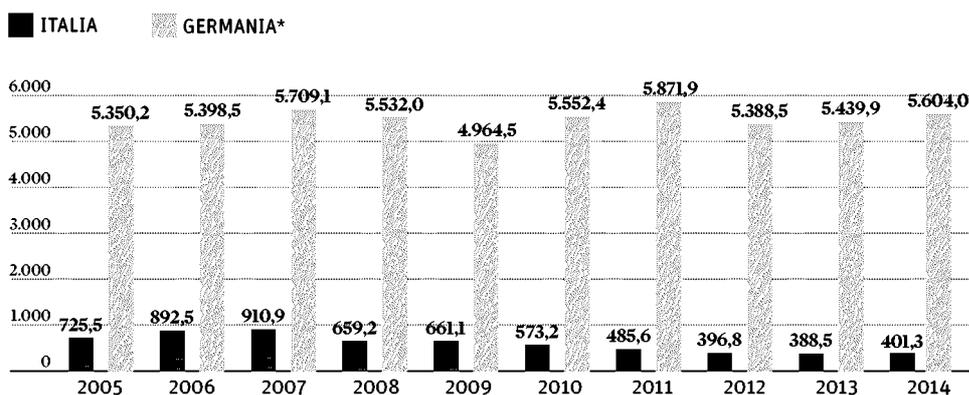
Ancora in crescita l'interdipendenza tra sistemi nazionali mentre si stanno allungando le reti di fornitura

388.465 nel 2013 e 401.317 nel 2014) - si sta gradualmente ricostituendo.

Questa combinazione è il risultato di un'atendenza di medio periodo. «Si tratta di una coincidenza felice, che potrà trasformarsi in un meccanismo di propulsione tutt'altro che irrilevante per il sistema industriale italiano», osserva Marzio Raveggi, fra Parigi e Tori-

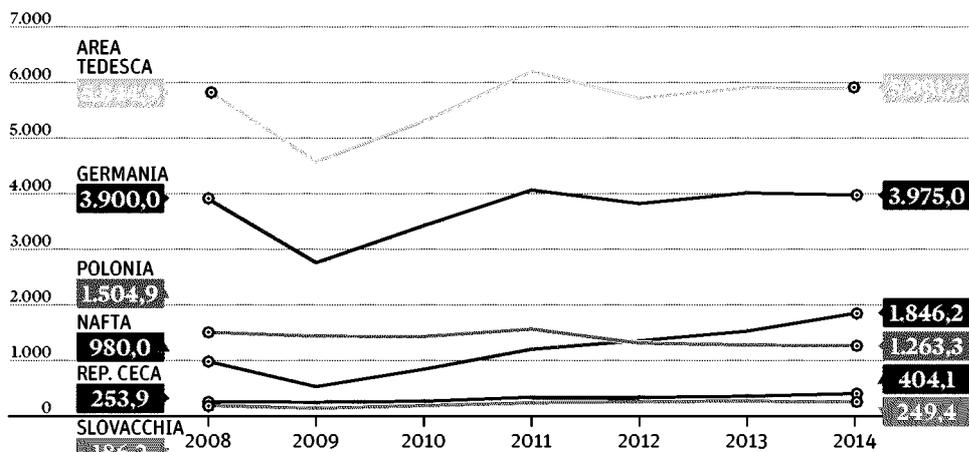
L'andamento del settore

LA PRODUZIONE AUTOVETTURE 2005 - 2014 In migliaia di unità prodotte



L'EXPORT DELLA COMPONENTISTICA

Esportazioni di Componenti del settore Automotive Verso Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e area Nafta (Usa, Canada e Messico). In milioni di euro



(*) Per il 2005-2006-2007 i dati ufficiali includono le unità assemblate in Belgio da GM

Fonte: Oica; Anfia su dati IStat

no capo delle attività sud europee di Johnson Controls, il big player americano della componentistica che lavora sia con Fca che con i carmakers tedeschi. Questa coincidenza è anche il risultato di una trasformazione di medio periodo. In Italia l'effetto tedesco è rilevabile soprattutto da una lettura dei dati dell'export della nostra componentistica che, alla Germania, abbinano la Polonia, la Repubblica Ceca e la Slovacchia, cioè i tre Paesi dove Bmw, Daimler-Mercedes e Volkswagen-Audi hanno costruito un sistema integrato di produzione e di fornitura, di tecnologie di standard europeo e di costo del lavoro inferiore rispetto

alla media comunitaria.

Secondo le elaborazioni dell'ufficio studi dell'Anfia, nel 2005 le esportazioni di componentistica verso la "Grande Germania dell'auto" valevano 4,3 miliardi di euro. Nove anni dopo, nel 2014, si attestano a 5,9 miliardi di euro. La crescita cumulata è del 37 per cento. Altrettanto interessante appare la dinamica dell'area Nafta - gli Stati Uniti, il Messico e Canada, i Paesi in cui si trovano molti stabilimenti di Chrysler - dove nel 2005 le esportazioni di componentistica italiana ammontavano a 1,1 miliardi di euro, per diventare poi nel 2014 pari a 1,8 miliardi. Dunque, in nove anni, un incremento cumu-



lato del 63 per cento.

Va rilevato che, in realtà, esiste nel caso dell'area Nafta un combinato disposto Obama-Marchionne. Nel 2009 - anno del collasso finale delle Big Three e dell'intervento pubblico di Washington diretto a favore di General Motors e di Chrysler e indiretto a favore di Ford - le esportazioni italiane erano pari a 527 milioni di euro. Rispetto a quattro anni prima - quando il sistema americano dell'auto aveva già iniziato il suo rapido degradare - il valore era dimezzato. Da quel 2009, che ha segnato la rinascita su nuove basi del settore che più ha contraddistinto il Novecento come secolo americano, il rimbalzo è stato poderoso: i volumi sono aumentati di due volte e mezzo. In un contesto segnato, finora, dalla diminuzione strutturale del numero di auto fabbricate in Italia e dunque dall'incremento dell'importanza strategica dell'export, i ricavi del settore sono rimasti costanti. Nel 2005, secondo l'ufficio studi del Cerved, i ricavi consolidati erano pari a 17,5 miliardi di euro; nel 2014, sono diventati 18,1 miliardi di euro. E, questo, nonostante il crollo sperimentato nel 2009, il primo anno del contagio da parte del virus finanziario di Lehman Brothers del corpo manifatturiero internazionale, quando il fatturato aggregato è precipitato a 14,5 miliardi.

Il principale problema del settore è rappresentato dalla marginalità industriale: il Mol, che era pari al 6,7% nel 2005, è precipitato nel 2009 al 3,7% per poi crescere - in misura graduale, ma non definitiva - di nuovo al 5,4% nel 2013 e nel 2014.

La tensione finanziaria non si è acuita: il rapporto fra debiti finanziari e patrimonio netto, che era pari al 93% nel 2005, è calato fino ad attestarsi al 70% nel 2014. Male le cose per gli imprenditori e i loro soci: negli ultimi anni, il Roe è stato spesso negativo (addirittura -8,4% nel 2009) e, nel 2014, si è attestato all'1,7 per cento. Dice Guido Romano, responsabile dell'ufficio studi del Cerved: «Stimiamo che il fatturato salga quest'anno del 2,9% e, l'anno prossimo, del 3,8%».

Il problema delle proiezioni è importante. Anche se la questione vera è la rimodulazione strutturale che si è verificata negli ultimi anni in Europa, con la costruzione di un assetto gerarchico fondato sulla Germania, in cui progressivamente le funzioni strategiche - di un macro tessuto industriale che copre Germania, Francia e Italia - sono situate fra Wolfsburg e Stoccarda, Monaco di Baviera e Ingolstadt. «Si tratta», dice Giampaolo Vitali, segretario nazionale del Gruppo Economisti

di Impresa (Gei) - di una evoluzione basata su due precisi fenomeni. Il primo è la crescita dell'interdipendenza fra sistemi industriali nazionali, che in Europa sta aumentando di intensità fin dagli anni Novanta. Il secondo è l'allungamento delle reti di fornitura». Prima dell'informatizzazione di massa delle aziende e prima di internet, le fabbriche si approvvigionavano a poche decine di chilometri dallo stabilimento. Ora, invece, con il dissolvimento delle distanze fisiche grazie alla nuova tecnologia delle reti si è formato, a diverse centinaia di chilometri dalle fabbriche tedesche, un vasto indotto comunitario.

La mutazione del paesaggio industriale europeo ha, dunque, costituito un significativo approdo per la componentistica italiana resa orfana dal declino storico della Fiat Auto post ghidelliana. Allo stesso tempo il progetto di Marchionne di innalzare la qualità delle auto prodotte in Italia ha la base - assai concreta - nei cinque miliardi di euro investiti sull'Alfa Romeo, che potrebbero diventare una leva significativa. «Arriviamo da anni complicati - dice Aurelio Nervo, amministratore delegato di Skf Italia e presidente dei componentisti dell'Anfia - la riduzione della produzione di Fiat negli stabilimenti italiani ha posto non pochi problemi strutturali al settore: sia ai Tier 1 e Tier 2 italiani sia alle consociate dei grandi gruppi multinazionali. Basti pensare che, ancora nel 1997, l'Italia realizzava un milione e mezzo di vetture. Ora bene l'effetto Melfi, con la Jeep Renegade e la 500 X. Molto bene l'effetto Maserati. Anche se il vero punto di svolta potrebbe interno essere rappresentato dal rilancio dell'Alfa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Decima e ultima di una serie di puntate

Le precedenti il 4 aprile, il 27, 17, 13, 12, 11, 10, 7 e 6 marzo