

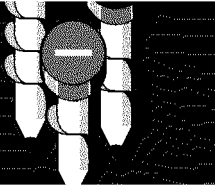
SELPRESS
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Roberto Napolitano

Diffusione Testata
267.449

DOVE VA LA MANIFATTURA
L'indotto dell'auto
parla in tedesco

▶ pagina 40



La questione industriale
DOVE VA LA MANIFATTURA



16. La componentistica

La forte evoluzione del mercato automotive e delle strategie Fiat sta mutando l'assetto della filiera, sempre più integrato a livello europeo

NUMERO IMPRESE

2.489

5,2% MULTINAZIONALI
(Autoveicoli, rimorchi e semi-rimorchi)

NUMERO ADDETTI

179.000

71,9 MEDIA ADDETTI
PER IMPRESA

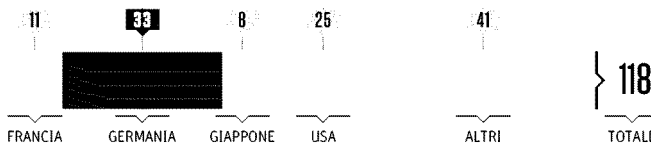
FATTURATO DEL SETTORE
Miliardi di euro

41,802

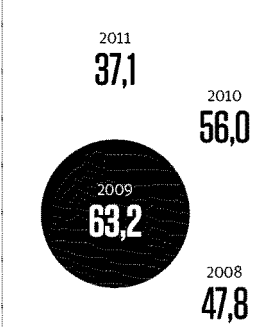
57% QUOTA
EXPORT

LE IMPRESE PARTECIPATE

Imprese italiane partecipate da gruppi multinazionali, anno 2011

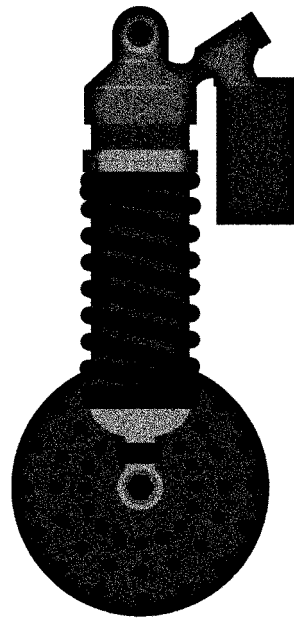
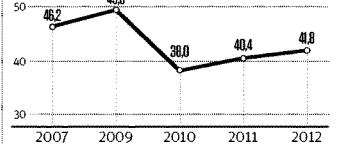


FATTURATO FIAT
Quota %



ULTIMI 5 ANNI

Fatturato in miliardi di euro



L'indotto auto parla tedesco

Negli ultimi anni sei aziende su dieci incorporate da gruppi della Germania

di **Paolo Bricco**

Le piattaforme produttive si muovono con l'inesorabilità della deriva dei continenti. Gli equilibri fra i sistemi industriali mutano. Le gerarchie cambiano. Le catene del valore s'intrecciano e si rimodulano. Questo vale soprattutto per l'automotive, l'industria del Novecento che si sta rivelando centrale anche nel nuovo paesaggio industriale, fatto di manifattura tradizionale e di economia della conoscenza.

Nei sommovimenti dei continenti industriali, l'Italia è segnata da due fenomeni. Uno macro e uno micro. Il primo è la costruzione

IL PERIMETRO

L'ultimo fatturato consolidato ha raggiunto quota 41,8 miliardi ed è sviluppato da 2.489 società che realizzano all'estero il 57% dei ricavi

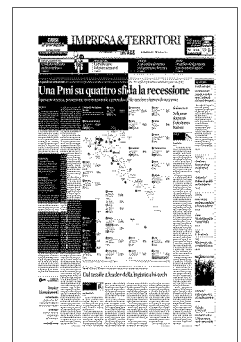
di una identità automotive spiccatamente europea, in cui i sistemi produttivi nazionali - non soltanto Francia e Italia, ma anche In-

ghilterra e Spagna - tendono a ricomporsi in un quadro, segmentato ma unitario, intorno alla Germania, testa e cuore del nuovo ordine. Il secondo, che riguarda in misura specifica il nostro Paese, è l'accelerazione inerziale impressa a questa tendenza dalle strategie, passate e presenti, del nostro produttore nazionale, la Fiat: a fine anni Ottanta la selezione dei componentisti e i trasferimenti di tecnologie e di competenze da Mirafiori - per dire la "fabbrica" - alla subfornitura più qualificata hanno contribuito a creare Pmi più strutturate, in grado di diversificare il portafoglio clienti; oggi il ridotto numero di automobili costruite in Italia "costringe" ancora di più queste Pmi a integrarsi nelle catene della subfornitura globale, con un occhio di riguardo appunto verso la Germania.

A queste due tendenze strutturali va poi aggiunta la recessione innescatasi nel 2008 che sta erodendo le basi produttive del nostro sistema industriale.

Secondo l'Osservatorio sulla componentistica istituito presso la Camera di commercio di Torino, il fatturato 2011 (ultimo anno consolidato) è stato pari a 41,8 miliardi di euro, sviluppato da 2.489 imprese, che fanno all'estero (sia con gli stabilimenti stranieri di

Fiat, sia con gli altri produttori finali) il 57% dei loro ricavi. Nel 2011, considerando il giro d'affari ottenuto sia in Italia sia fuori dal nostro Paese, il fatturato targato Fiat è stato pari al 37,1 per cento. Nel 2010 era del 56 per cento. «In questo processo - osserva Alessandro Barberis, presidente della Camera di commercio di Torino ed ex alto dirigente della Fiat - diventano fondamentali le politiche di sviluppo locale». Per esempio, quelle incentrate su *From concept to car*, con cui da Torino si prova a facilitare i contatti e gli incontri fra i componentisti italiani e i produttori stranieri, a cui appunto si deve ormai il 62,9% del fatturato ottenuto dalla nostra filiera.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

■ SELPRESS ■
www.selpress.com

La dimensione commerciale e quella industriale si mescolano. Il nostro tessuto industriale sta sperimentando una mutazione di lungo periodo. Secondo una elaborazione di R&P su dati Reprint, in questo settore le imprese con almeno il 30% del capitale controllato da un azionista straniero sono 118, hanno 43.389 dipendenti e un giro d'affari nel 2011 di 14,6 miliardi di euro. Nel 2001 erano 139, con 56.285 occupati e ricavi per 14 miliardi di euro. «Quello che è mutato in questi dieci anni - osserva la ricercatrice di R&P, Claudia Cominotti - è la composizione interna. Hanno attenuato la loro presenza gli americani e i giapponesi. Sono cresciuti i tedeschi». Dieci anni fa le imprese a controllo americano pesavano per 5,6 miliardi di fatturato e avevano oltre 22 mila addetti; queste voci si sono entrambe dimezzate. A quelle a controllo giapponese erano riferibili 7 mila occupati e 2,2 miliardi di euro di ricavi. Questi valori sono scesi di un terzo. Alle imprese a controllo tedesco erano riferibili 6.743 lavoratori e 1,5 miliardi di ricavi: entrambi questi indicatori sono aumentati del 50 per cento. Di certo, i capitali stranieri sono al centro del processo di ristrutturazione degli ultimi anni. Questa evidenza empirica ha, ora, un riscontro scientifico in un paper scritto da Giuseppe Calabrese (Ceris Cnr) e da Aldo Enrietti (Ceris Cnr e Università di Torino). Un lavoro di grande interesse che, utilizzando la banca dati Aida, ha evidenziato che cosa è successo, dal 2007 a oggi, in un universo di 2.458 imprese della componentistica italiana. Il 14% ha chiuso: non importa la nazionalità della controllante (italiana o straniera), la quota è la stessa. Invece, emerge un effetto shopping: «Sei aziende su dieci - dice Calabrese - fra quelle incorporate sono finite sotto il controllo europeo». Un controllo soprattutto di diritto tedesco.

In questi sei anni sono fallite o cessate il 14,4% delle imprese piemontesi, ben il 17,5% di quelle lombarde, il 13,8% di quelle venete e "soltanto" il 10,7% di quelle emiliano-romagnole. Ma è l'intero tessuto nazionale a essere sottoposto a una pressione rilevante. «C'è da chiedersi - osserva Enrietti - quale effetto possa avere sulla nostra componentistica la scelta della Fiat di tenere bassa la produzione in Italia. Ora il Lingotto punta sull'alta gamma: l'investimento per Maserati a Grugliasco è una buona notizia. Ma le 400 mila auto prodotte negli stabilimenti italiani sono davvero poche».

Dunque, il futuro è sospeso fra l'allentamento dei rapporti tradizionali e l'integrazione crescente in una ottica pan-europea. Anche se, oggi, la fisiologia e le logiche interne delle piattaforme produttive internazionali sono cambiate rispetto a trent'anni fa. «Gli spillover tecnologici - nota Barberis - un tempo dipendevano soltanto dalla prossimità geografica». Oggi, invece, i processi di diffusione delle tecnologie, spesso studiate e trasformate in applicazioni a Wolfsburg, a Stoccarda e a Monaco di Baviera, si diffondono con più pervasività in tutta Europa, irrorando anche il tessuto industriale italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

APPROFONDIMENTO ON LINE

Alla voce «Made in», sezione Impresa & Territori
www.ilsole24ore.com

La sfida americana

L'operazione «Detroit Area»: un mercato duro ma promettente

«In questi primi mesi dell'anno si sta ripetendo un fenomeno ormai strutturale: stasi italiana e vivacità del mercato europeo, che ormai appare sempre più integrato». Alberto Dal Poz, con la sua Comec, da Alpiignano, vicino a Torino, segue l'evoluzione delle filiere globali. Cerca di non farsene escludere. Tenta di restarvi aggrappato. La sua impresa, 10 milioni di euro di fatturato (il 60% nell'*automotive*) e una sessantina di addetti, realizza componenti in metallo per motori elettrici. «A dare segnali confortanti - dice Dal Poz - è soprattutto la filiera tedesca, quella incardinata su Daimler, Volkswagen e Bmw. Ma si sta muovendo anche quella francese e, in parte, quella scandinava». Per questa piccola impresa piemontese, è invece più complessa l'operazione "Detroit Area", dove ha aperto una consociata che fattura un milione di euro all'anno e dove lavorano 12 addetti. «La reindustrializzazione degli Stati Uniti - osserva Dal Poz - offre opportunità interessanti. Ma la selezione che è avvenuta negli ultimi sei anni là ha creato una realtà locale molto dura e competitiva. Le imprese americane sopravvissute sono toste e aggressive. Non è facile entrare in quel mercato».

L'Europa è ormai percepita come un unico mercato di riferimento. E, nell'intersezione fra aree geografiche e segmenti industrial-commerciali, appare anche uno snodo redditizio. Come prevede Filippo Girardi, della Midac di Soave, in provincia di Verona, specializzata in batterie industriali per auto. Un'azienda, la Midac, che ha 125 milioni di euro di ricavi (un terzo nell'*automotive*). Di questi 40 milioni, la metà è fatta in Italia con la Fiat (primo equipaggiamento), l'altra metà è ottenuta in Europa, con il mercato del ricambio. «Sul primo equipaggiamento - osserva Girardi - negli ultimi anni i margini si erano assottigliati. Tanto che, noi, avevamo conservato soltanto i contratti con Fiat. Le cose sono cambiate con l'introduzione della tecnologia anti inquinamento *start and stop*. Entro il 2015 le autovetture in Europa dovranno montare queste batterie di nuova generazione. Grazie a questo cambiamento regolamentare, i margini non sono più risicati, anche perché la richiesta complessiva, da parte di tutti i costruttori europei, è superiore all'offerta globale». Invece, a causa degli standard dimensionali l'Asia e gli Stati Uniti sono preclusi alla Midac. Fra Europa e America, si muove la Hpe di Modena, il 30% dell'attività nella progettazione e nello sviluppo e il 70% nella produzione di pezzi prototipali e per la

Formula Uno. Una di quelle imprese emiliano-romagnole che, in coerenza con quanto rilevato dal paper di Calabrese-Enrietti (si veda l'articolo a fianco), stanno mostrando una maggiore resistenza e elasticità alla recessione. Il nuovo motore della Harley Davidson? Progettato a Modena. L'alta gamma di Ferrari e Maserati, ma anche i trattori della Cnh. Il fatturato del 2012 si è chiuso a 15,5 milioni di euro. In tutto, 126 i progettisti. «Negli ultimi due anni - dice l'amministratore delegato, Andrea Bozzoli - abbiamo assunto 37 ingegneri appena usciti dai politecnici e dalle università».

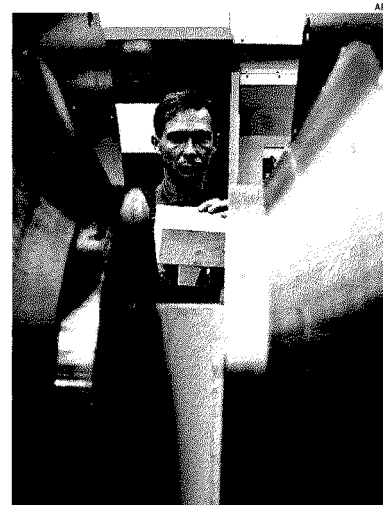
P.Br.

Sul territorio

Lo status (in %) delle imprese della componentistica auto in Italia per area

Area/Status	Attiva	Incorporata o acquisita per fusione	Inattiva per fallimento o concordato
Piemonte	82,2	3,5	14,4
Lombardia	79,4	3,0	17,5
Veneto	84,4	1,8	13,8
Emilia Romagna	86,4	2,8	10,7
Resto del Nord Italia	80,0	0,0	20,0
Centro	78,7	2,6	18,8
Sud	74,8	2,6	22,6

Fonte: Ceris-Cnr Università di Torino



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

IL RATING DEL SOLE

Il punteggio

Attraverso una griglia di 13 variabili ciascun settore produttivo è definito nei punti di forza e di debolezza. Nel caso della componentistica spiccano l'internazionalizzazione, la presenza di multinazionali e la capacità di fare rete

IL GIUDIZIO

.....

PUNTI DI FORZA

1

INTERNAZIONALIZZAZIONE

Internazionalizzazione commerciale, in una ottica di integrazione pan-europea. E produttiva, nella logica della prossimità agli assemblatori finali. Europei, ormai

ALTA

.....

2

PRESENZA MULTINAZIONALI

Soggetti attivi della ristrutturazione sono le multinazionali, soprattutto di diritto tedesco. Capisaldi essenziali per integrare il più possibile la piattaforma industriale europea

BUONA

.....

3

CAPACITA' DI FARE RETE

Le Pmi italiane riescono a rimanere aggrappate alle filiere della subfornitura globale. Fra di loro sono sempre in competizione. Ma spesso cooperano

DISCRETA

.....

PUNTI DI DEBOLEZZA

1

RAPPORTO CON LE UNIVERSITÀ

I docenti e i ricercatori privilegiano i paper accademici rispetto ai laboratori per la ricerca applicata. L'economia italiana - inclusa la componentistica - lo sconta

BASSO

.....

2

INVESTIMENTI IN R&S

La componentistica italiana paga una dimensione media non elevata. Dunque, fa meno ricerca formalizzata rispetto alla pratica dell'innovazione incrementale

SCARSO

.....

3

MERCATO INTERNO

Con un produttore nazionale, la Fiat, che realizza poco più di 400mila auto all'anno, il sistema della componentistica perde un mix equilibrato fra mercato interno e export

INSUFFICIENTE

.....