

La guerra fa sbandare le auto

Ricavi al -20%

Mancano anche numerose materie prime

Dalle linee di produzione, all'ingegneria, la guerra russo-ucraina non fa sconti a nessuno. Quarantanove giorni di guerra che hanno minato la ripresa post Covid. Se infatti a febbraio l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli ha segnato +9,6%, per l'ottavo mese consecutivo quello della fabbricazione di autoveicoli ha registrato un segno meno (-3,5%), riporta Anfia. Lo scoppio della guerra in Ucraina però ha cancellato anche business e contratti anche con gli Usa. Anfia: «È ora di ripensare gli approvvigionamenti».

a pagina 2 **Rinaldi**

Ricavi giù fino al 20%

La guerra in Ucraina fa sbandare l'auto

Anfia: «È ora di ripensare la catena di approvvigionamenti»

Se il mondo dell'auto in Europa trema al solo pensiero del 2035, quando guarda all'Asia riesce a nutrire più fiducia. Ad esempio per la Coram di Cavour la scomparsa del motore a scoppio era un problema gestibile dato che produce cuscinetti reggispinta, mozzi ruota e tendicinghia destinati al mercato dei ricambi per auto datate quali Lada e Dacia. La scoppio della guerra in Ucraina però ha cancellato anche questo business che le permetteva di temporeggiare di fronte alla transizione ecologica. «Parecchi brand multinazionali Usa con cui collaboriamo hanno stornato commesse e chiesto di fermare le produzioni e noi ci siamo adeguati — racconta il general manager Alessandro Galliano —. Questo ha comportato un calo di fatturato nell'export diretto ai nostri distributori in Russia, ma anche nelle vendite ai grandi distributori che rivendono con i loro brand i nostri prodotti in kit frizione». Risultato: Coram ha visto scendere il giro d'affari oltre gli Urali del 15%, un milione su 7 milioni di ricavi. Per ora l'azienda ha stoppato le produzioni di merci destinate a Mosca ed è riuscita anche a bloccare per tempo alcune acquisizioni di semilavorati.

Per fortuna è un mercato che pesa poco rispetto al consolidato, ma i ricavi sono scesi del 20%. HTL&L è presente pure in Marocco, Serbia e a Torino, Melfi e Cassino: «L'arrivo di Maserati Grecale e Alfa Romeo Tonale potrà compensare le perdite». Il vicepresidente internazionale Giuseppe Grosso comunque non si perde però d'animo: «La crescita del gruppo non si ferma in ogni caso. Trattative importanti sono in corso con Renault per un Make or Buy che ci vede sicuramente in pole position».

Coram è una delle tante aziende della filiera piemontese delle quattro ruote colpita dai danni collaterali del conflitto in Europa. Quarantanove giorni di guerra che hanno minato la ripresa post Covid. Se infatti a febbraio l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli ha segnato +9,6%, per l'ottavo mese consecutivo quello della fabbricazione di autoveicoli ha registrato un segno meno (-3,5%), riporta Anfia.

Il gruppo HTL&L è quello che si è trovato a prendere decisioni più drastiche. Per Volkswagen e Stellantis assembla pneumatici sui cerchi in un impianto a Kaluga, Sud di Mosca, dal 2009 (400 mila ruote complete l'anno). La fermata del costruttore tedesco in Russia ha costretto l'azienda a mettere in aspettativa 70 persone su 80, «ma se le cose si dovessero sbloccare, tornerebbero a bordo subito», precisa l'ad Enrico Maria Rosso. «Non sappiamo fare previsioni — ammette — i contratti valgono in Russia come altrove, per Volkswagen a Kaluga facciamo il 75% del volume d'affari.

Non è però solo una questione di clientela russa. In Ucraina si produce il gas neon per i microprocessori, il nickel per le batterie e il palladio per i convertitori catalitici per ridurre le emissioni dei veicoli. A Kiev poi nascono tutti i

cablaggi che connettono le varie parti dell'auto (ogni modello arriva a contenerne 5 chilometri). «Quello che è successo sta portando a un grosso ripensamento della supply chain — osserva il direttore di Anfia, Gianmarco Giorda —. Ci sono ottime chance di fare reshoring in Italia, fermo restando che la produzione italiana dovrebbe

umentare, dato che non ha la stessa magnitudine della componentistica».

Chi ha già riscritto la propria strategia è stata la Sirelma di Busano, nel Canavese. «Allo scoppio del conflitto abbiamo annullato una commessa da un milione di euro di barre d'acciaio provenienti dalla Bielorussia (alleata di Putin, ndr), ci sembrava giu-

sto dare un messaggio», spiega il responsabile commerciale Stefano Serena, che con il resto della famiglia guida l'azienda. «Abbiamo dovuto trovare forniture alternative da acciaierie italiane, non senza problemi. Per ora riusciamo a far fronte agli ordini dei Tier1, ma guardando al lungo periodo non siamo così sicuri».

Dalle linee di produzione, all'ingegneria, la guerra russo-ucraina non fa sconti a nessuno. La Erre Technology di Moncalieri (consulenza e progettazione) continua a lavorare ma a ritmo più rallentato: «Vediamo i progetti più ambiziosi rimanere in stand-by, tutti si interrogano per capire quanto il conflitto durerà».

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

TIER 1

I fornitori di primo livello, i Tier 1, sono le società direttamente fornitrici degli Oem, gli «Original equipment manufacturer». Ad esempio, Bosch è un fornitore di primo livello di componentistica per gli Oem che operano nel settore automotive e che si possono identificare con i classici costruttori come Stellantis, Volkswagen e Ford. Un Tier 2 invece è il principale fornitore delle aziende Tier 1, fondamentali perché queste ultime possano rifornire a loro volta gli Oem.

La Scheda

- In Ucraina si producono il gas neon per i microprocessori, il nickel per le batterie e il palladio per i convertitori catalitici per ridurre le emissioni dei veicoli

- A Kiev poi nascono tutti i cablaggi che connettono le varie parti dell'auto

- In Russia invece c'è un fiorente mercato per i ricambi destinato a vetture un po' datate come Lada e Dacia

- Inoltre a Sud di Mosca, a Kaluga, esistono importanti impianti di Stellantis e Volkswagen

Gruppo HTL&L Con lo stop di Volkswagen a Kaluga ha messo in aspettativa 70 addetti su 80



Materiali Alcune imprese come la Sirelma hanno sospeso le forniture di acciaio dalla Bielorussia

