

AUTOMOTIVE

Gruppo Stellantis, nuove sfide per l'indotto

Una nuova sfida per la filiera italiana dell'automotive arriva dalla composizione del Gruppo Stellantis, che nascerà dalla fusione di Psa e Fca. L'ingresso nella compagine sociale del nuovo gruppo di Faurecia, multinazionale della componentistica in capo alla galassia Psa, potrebbe rappresentare una minaccia per le future commesse in capo alle imprese del Made in Italy. La preoccupazione tra i produttori c'è, anche se per molti la presenza

di un player di grosse dimensioni - quasi 18 miliardi di ricavi e 122mila addetti - potrebbe portare nuove occasioni di mercato per i componentisti italiani. Negli ultimi venti anni l'indotto automotive ha cambiato pelle, guadagnando una sempre maggiore autonomia rispetto al Gruppo Fca - che oggi rappresenta il 37% del fatturato per le imprese del comparto - e una forte vocazione per l'export. Se la Germania rappresenta il primo paese di esportazione, la

Francia occupa il secondo posto, con 2,3 miliardi di beni acquistati oltralpe, con una bilancia commerciale in positivo. Per Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, «La presenza di una grande azienda di componentistica come Faurecia sul mercato italiano rappresenta un punto di riferimento anche per le nostre filiere, ma non ci sono dubbi sulla necessità di accordi specifici con quelle aziende che rappresentano l'eccellenza tecnologica italiana».

—Servizi a pagina 6

Da Stellantis nuova sfida per l'indotto auto

Assetti industriali. Le incognite derivanti dalla presenza nel futuro Gruppo di Faurecia, componentista della galassia Psa da quasi 18 miliardi di euro

Vocazione all'export. La filiera italiana esporta verso la Francia 2,3 miliardi, la Germania è il primo paese per l'export delle filiere italiane

Filomena Greco

Legato a doppio filo anzitutto ai car maker tedeschi e con una "dipendenza" da Fca pari al 37% del fatturato (fonte Anfia-Cdc Torino), il mondo della componentistica Made in Italy e del Piemonte in particolare rischia di pagare un prezzo per l'ingresso di Faurecia nella compagine sociale di Stellantis. L'ultimo accordo siglato dal board di Fca e Psa ha definito un passaggio industriale importante: la quota del 46% detenuta da Psa nella società, che per i francesi storicamente si occupa di forniture per Interiors, sedili, sistemi audio ed elettronica (con il marchio Clarion), sarà suddivisa equamente tra Fca e Psa.

E così il Lingotto si ritrova un fornitore di dimensioni importanti in casa mentre la filiera italiana rischia di perdere commesse e visibilità. Qualche preoccupazione c'è, anche se in molti scommettono che la fusione avrà ricadute positive per i fornitori italiani e che Faurecia potrebbe diventare per molte aziende un nuovo cliente sul mercato italiano.

Su un punto però Paolo Scudieri, presidente di Anfia - associazione a cui fanno capo le imprese della filiera automotive - non ha dubbi: «Per raggiungere gli obiettivi della transizione tecnologica serve la forza di capitali e tecnolo-

gie innovative, è per questo che l'aggregazione tra i due gruppi favorirà il processo». Quanto invece alle ricadute sull'indotto italiano, la valutazione di Scudieri è duplice. «La presenza di una grande azienda di componentistica come Faurecia sul mercato italiano - spiega - rappresenta un punto di riferimento anche per le nostre filiere, ma non ci sono dubbi sulla necessità che vadano fatti accordi specifici importanti con quelle aziende che rappresentano l'eccellenza tecnologica italiana».

Faurecia è una multinazionale da oltre 17 miliardi di fatturato, 122mila addetti, presente con uno stabilimento in Italia. Quale possa essere il suo ruolo nel futuro della nuova società Stellantis al momento è difficile da prevedere. L'appartenenza al gruppo Psa l'ha certamente favorita in tutte le linee di prodotto dove opera, come a suo tempo è stato Magneti Marelli con Fca. Ma il punto è se questa posizione di favore verrà mantenuta anche in Stellantis e cosa questo vorrà dire per gli attuali fornitori delle linee di prodotto presenti oggi in Fiat Chrysler. Per Luca Pino, vicepresidente di Proma Group, uno dei principali fornitori di Fca nell'area delle strutture sedili - comparto nel quale opera anche Faurecia - con 26 stabilimenti di cui 5 in Piemonte, «è ancora troppo presto per valutare l'impatto che potrebbe avere sul nostro bu-

sinness attuale, tuttavia non la vediamo come una minaccia. In quanto siamo convinti che nel nostro mondo quello che è veramente importante non sono le dimensioni ma la competitività e la qualità del prodotto». Qualche incognita, dunque, ma anche opportunità. «Siamo convinti - aggiunge Pino - che il nuovo gruppo offrirà ancor più opportunità di quello che abbiamo avuto finora se sapremo rispondere in modo adeguato alle loro esigenze. Con il gruppo Psa, ad esempio, solo tre anni fa eravamo degli illustri sconosciuti ed oggi abbiamo già accumulato un portafoglio ordini che raggiungerà nei prossimi anni 60 milioni».

Uno degli indicatori principali dell'interconnessione che c'è tra la componentistica Made in Italy e i grandi car maker europei è la quota di export. Nel 2019 l'Italia ha esportato verso la Germania 4,63 miliardi di componenti, oltre il 20% del totale delle esportazioni. La Francia è il secondo paese di destinazione con esportazioni per 2,3 miliardi. In entrambi i casi, la bilancia commerciale è a favore dell'Italia, con un totale di esportazioni pari quasi a 22 miliardi. Un settore, dunque, che negli ultimi dieci-venti anni ha cambiato pelle, passando da una stretta dipendenza con Fca a una vocazione verso l'export.

«Avere una grande player in Italia è più una opportunità che un ri-

schio - analizza Pierangelo Decisi, a capo di Sigit, azienda che opera nello stampaggio della plastica - anche perché per molte categorie di componenti Faurecia compra sul mercato e assembla, mentre in linea generale ha poche produzioni che si sovrappongono al know-how del componentista italiano». La previsione di Decisi è chiara: mantenere una quota in una multinazionale di componentistica all'interno del futuro Gruppo Stellantis non è così strategico. Lo schema nei prossimi mesi potrebbe essere simile a quanto già fatto con l'ex Magneti Marelli, ceduta ai giapponesi di Calsonic Kansei.

In linea generale, conclude Paolo Scudieri, sul mercato rischia quella fetta di aziende che non ha investito su innovazione e competitività.

«Ma rischia a prescindere dalla fusione e dalla presenza nel nuovo Gruppo Stellantis di una multinazionale come Faurecia» aggiunge. Il tema più generale per la produzione automotive italiana, che ad esempio ha una forte componente industriale legata ai motori a combustione, è la transizione tecnologica verso le motorizzazioni elettriche e ibride. Una transizione che necessita di più tempo. Insiste Scudieri, che scommette sul futuro dei motori diesel grazie allo sviluppo di biocarburanti.

Faurecia è una multinazionale da oltre 17 miliardi di fatturato, 122mila addetti, presente con uno stabilimento in Italia



In linea. Lavorazioni nell'abitacolo di un'autovettura. Si tratta di una delle competenze core per Faurecia, multinazionale della componentistica che entra nel futuro Gruppo Stellantis con una quota del 23% assegnata rispettivamente a Psa e Fca



Paolo Scuderi.
Presidente di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica

