

Allarme per l'indotto: la Germania vale il 20% per la filiera italiana

I fornitori

L'Italia esporta
più componenti che auto:
business da 22 miliardi

Filomena Greco

TORINO

La carenza di semiconduttori ha provocato, nei mesi scorsi, produttivi nel polo di Melfi, a maggio, a Pomigliano e nello stabilimento Sevel di Stellantis, dove nascono i furgoni Ducato. Il problema ha sfiorato anche Mirafiori dove il Gruppo italo-francese produce le 500 elettriche. Ad oggi le criticità sono rientrate, ma i ritardi nei rifornimenti rischiano di rallentare l'indotto automotive Made in Italy, che ha in Germania il suo primo mercato di esportazione, con una quota superiore al 20%.

Il tema rimanda agli equilibri industriali tra regioni e alle rispettive specializzazioni, un modello di globalizzazione che sta mettendo in difficoltà alcune aree e alcuni settori e che tocca, come ricorda Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera automotive, oltre al mondo dei semiconduttori anche le materie plastiche e l'acciaio. «Stiamo vivendo una sorta di pandemia – sottolinea – che riguarda le materie prime e che rappresenta un lockdown industriale. C'è da chiedersi se siamo in una condizione di libertà industriale o se stiamo invece subendo una strategia geopolitica per ridefinire i confini dell'industria. A questa domanda però serve una risposta non ideologica ma strategica, che metta insieme aziende e politica sull'idea di costruire piattaforme regionalizzate e specializzazioni produttive localizzate in Europa, facendo leva sulle nostre competenze». Un "correttivo" dunque al modello globa-

lizzato che vede la produzione di semiconduttori prevalentemente localizzata in Asia.

Nel settore auto è in atto un recupero produttivo sul 2020 con una dinamica però meno brillante rispetto ad altri comparti produttivi. Un trend su cui pesa tanto un mercato poco reattivo quanto, appunto, le difficoltà di approvvigionamento lungo la supply chain. Il primo semestre dell'anno ha visto i volumi produttivi crescere del 57,7% sul 2020 ma restare più bassi dell'8,2% rispetto al primo semestre 2019, periodo precedente alla pandemia da Covid-19.

La crescente compenetrazione delle filiere italiane sui mercati internazionali emerge dalla dinamica delle esportazioni. Dal 2016 il valore dei componenti Made in Italy esportati è passato da 20 a oltre 22 miliardi di euro, con una bilancia commerciale in positivo per oltre cinque miliardi e mezzo, anche nell'anno nero del Covid. L'Italia dunque esporta più componenti che auto, settore che nel complesso rappresenta quasi il 10% del totale delle esportazioni italiane. Il 2020 ha segnato una battuta d'arresto ma il primo quadrimestre del 2021 ha fatto registrare un parziale recupero sull'anno scorso, pari al 36,7% in più. La carenza di semiconduttori comunque sta penalizzando le filiere di tutto il mondo con una perdita stimata pari a 3,8 milioni di veicoli, di cui 1,4 milioni in capo ai produttori europei. L'ultimo report di Clepa, l'Associazione europea delle imprese della filiera automotive, parla chiaro: «Per i produttori di veicoli sarà difficile recuperare la produzione nel secondo semestre dell'anno, anche a causa degli sviluppi sul lato della domanda». Si perché la richiesta di autoveicoli a batteria e plug in, in un mercato che pure è sotto del 20% rispetto al livello di immatricolazioni della fase pre-Covid, cresce generando un aumento della pressione sui produttori, visto che questi modelli montano semi-

conduttori e chip fino a tre volte in più in termini di valore.

Il tema dei semiconduttori, dunque, deve diventare un punto di riferimento, secondo Scudieri, rispetto alle ipotesi di reindustrializzazione di siti in Italia, a cominciare da Termini Imerese, così come lo è diventata la discussione sulle gigafactory. L'ipotesi emersa qualche settimana fa su un eventuale interesse di Intel a realizzare un polo produttivo a Mirafiori sembra andare in questa direzione. Così come anche l'impegno finanziario del Mise – circa 700 milioni – per i progetti Ipcei focalizzati sul comparto Microelettronica. Allora la crisi dei microchip non è destinata a risolversi entro qualche mese, come molti analisti sostengono? «Dico che tutto si può risolvere – risponde Scudieri – ma senza una risposta strategica non eviteremo di esporre in futuro le nostre imprese a questi rischi. I semiconduttori sono componenti fondamentali per l'auto e per molte altre produzioni, dunque bisogna lavorare sul valore dell'autonomia industriale dell'Europa per componenti così significativi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+57,7%

I VOLUMI DEL SEMESTRE

La produzione tuttavia è più bassa dell'8,2% rispetto al primo semestre 2019