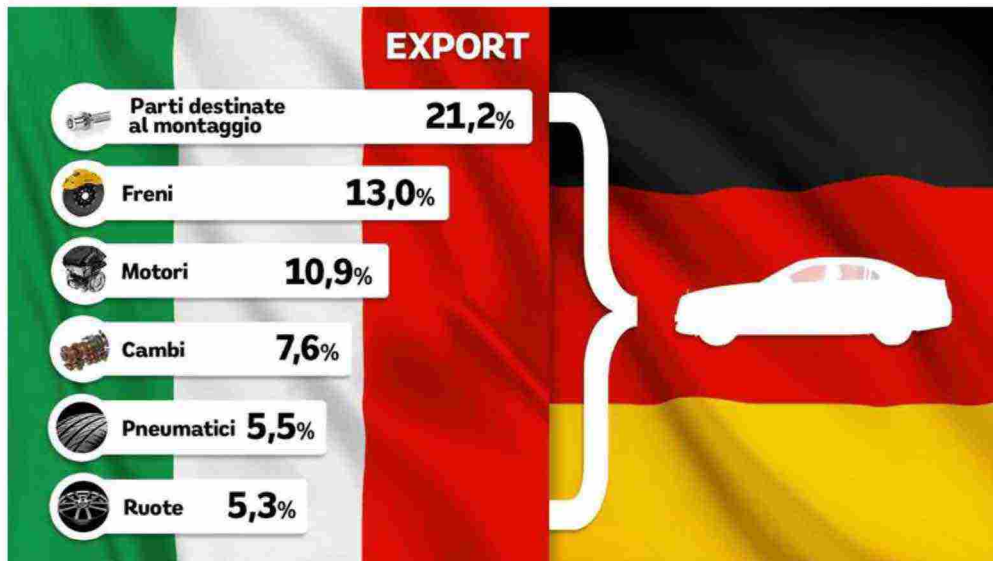


Home > News > Curiosità

## Quanta Italia c'è nell'auto tedesca



14 APRILE 2020 alle 08:00



Ad Ann.



Di: Fabio Gemelli

Il Tar conferma sanzione a FB - Chiedi Risarcimento a FB

Chiediamo oltre 285€ ad utente per ogni anno di iscrizione a FB. Partecipa Ora!

### Dalle viti ai motori, passando per i freni e la meccanica, ecco cosa la Germania chiede ai fornitori italiani

Lo sapevate che i motori elettrici della [Porsche Taycan](#) sono prodotti dall'italiana [Marelli](#) o che i freni di [BMW Serie 1](#) e [Serie 3](#) sono di [Brembo](#)? Molte delle auto tedesche più conosciute e altre famose auto straniere si affidano spesso a parti prodotte in Italia.

Altri esempi arrivano poi dai fari dell'[Audi e-tron](#) realizzati sempre da Marelli, i mozzi ruota posteriori della [Porsche Cayenne](#) fatti da Mazzucconi o gli ammortizzatori di sterzo della [Volkswagen Touareg](#) forniti dalla torinese Cultraro (fonte [Automotive News](#) e [IHS Markit](#)). E questi sono solo alcuni dei tanti casi.

#### Senza l'Italia la Germania non fa auto

Dietro l'auto tedesca e di tutto il mondo c'è tanta Italia, quella della componentistica, parti e accessori di una filiera che da anni fa dell'export il suo punto di forza. Non è un caso che pochi giorni fa l'industria tedesca dell'auto, dal gruppo Volkswagen a BMW e Mercedes, abbia lanciato un grido d'allarme: "[Senza Italia e Spagna non possiamo fare auto](#)".

#### Fotogallery: La componentistica auto italiana



30 Foto





Il settore della componentistica auto è in salute da oltre vent'anni e a dimostrarlo c'è un saldo positivo import-export che fra il 2007 e il 2019 si è stabilizzato su una media annua di 6,5 miliardi di euro. A livello di peso produttivo (sul valore totale) le aziende del settore sono ripartite soprattutto fra Piemonte (43,5%), Lombardia (24,2%), Veneto (8,2%) ed Emilia-Romagna (6,9%).

La Germania è la migliore cliente

La Germania è la prima destinataria delle esportazioni da parte dei supplier italiani con una quota pari al 21% dell'export totale. A quote più che dimezzate troviamo poi Francia (10,5%), Regno Unito (8%) e Spagna (7%). A seguire ci sono gli USA e la Polonia al 6%, la Turchia al 4%, l'Austria col 3%, il Brasile al 2,6% e la Repubblica Ceca, sempre col 2,6%.

Export, Top 10 Paesi di destinazione

Paesi	Valore in miliardi di euro
Germania	4,63
Francia	2,30
Regno Unito	1,74
Spagna	1,56
USA	1,32
Polonia	1,28
Turchia	0,91
Austria	0,71
Brasile	0,57
Repubblica Ceca	0,56
Resto del mondo	6,38
Totale	21,97

Occorre però ricordare che in questo conteggio totale delle esportazioni sono comprese anche quelle componenti che dagli storici fornitori italiani di Fiat finiscono negli stabilimenti esteri di FCA: dagli USA alla Polonia passando per la Serbia e la Turchia, ma anche il Canada, il Messico, il Brasile e la Cina.



Cosa chiede l'auto tedesca all'Italia

Tornando a quanto detto all'inizio vogliamo andare a vedere cosa ci chiede la Germania dell'auto, ovvero quali parti prodotte in Italia vengono esportate verso l'industria tedesca e in che percentuale. Per farlo abbiamo chiesto ad ANFIA di estrapolare per noi i dati specifici Italia->Germania che trovate nella tabella qui sotto.

Export Italia->Germania 2019, Top 10

Componenti	Valore in euro	Quota sul totale
Parti ed accessori destinati al montaggio	983.456.691	21,2%
Freni	600.347.956	13,0%
Motori e parti di motore	502.903.655	10,9%
Cambi	350.790.935	7,6%
Pneumatici	255.092.190	5,5%
Ruote	243.365.422	5,3%
Parti ed accessori di carrozzerie	232.019.732	5,0%
Altri	192.956.251	4,2%
Ponti con differenziale	189.868.842	4,1%
Pompe	163.251.724	3,5%

La cosa che emerge chiaramente da questa classifica è che i tedeschi apprezzano e acquistano in quantità le nostre "parti ed accessori destinati al montaggio" ovvero tutte quelle componenti minute che includono ad esempio viti e bulloni e che rappresentano il 21,2% del nostro export verso la Germania. Anche i freni rappresentano una voce importante del nostro export, così come i motori e i cambi, ma anche pneumatici e ruote.



Senza le viti Brugola non si fanno i motori

Solo per citare una curiosità a margine di questa classifica che vede regine dell'export viti e bulloni possiamo ricordare Brugola, storica azienda brianzola che è anche il primo produttore mondiale delle "viti critiche". Per viti critiche si intendono quelle viti che sono "determinanti per il raggiungimento delle prestazioni del motore" e vanno da quelle di testata a quelle di biella, di bancata, albero motore, distribuzione, alberi a camme e volano.

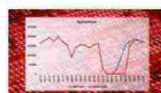


Insomma, l'azienda diventata famosa per le viti a testa cava esagonale ora esporta il 100% della sua produzione e senza di lei non possono essere prodotti i motori di BMW, Mercedes, Opel, tutto il gruppo Volkswagen e di tanti altri marchi sparsi per il mondo.

L'industria dell'auto italiana in numeri



Quanto vale il mercato dell'auto per l'economia italiana



Coronavirus, il mercato dell'auto rischia il collasso. Le proposte Unrae