

PRIMO PIANO STELLANTIS/2

L'UNIONE E LO STATO FANNO LA FORZA

La nascita del nuovo megagrupo industriale può mettere in crisi i produttori italiani di componenti? Gli interessati professano ottimismo. Ma traspare anche la necessità di aggregarsi e di fruire di aiuti pubblici

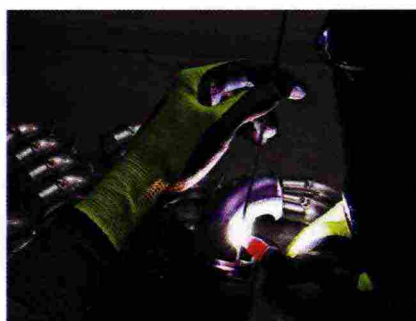
di **Emilio Deleidi**

Nella galassia italiana delle forniture automotive, l'annuncio della fusione tra FCA e PSA ha sicuramente suscitato più di qualche brivido. È un mondo, come rivelano i dati che riportiamo nella pagina a fianco, che sfiora i 50 miliardi di euro di fatturato annuo e fornisce reddito a diverse decine di migliaia di famiglie italiane. Una realtà eterogenea, a onor del vero, che spazia dalla piccola azienda iperspecializzata al gruppo che conta migliaia di addetti e dispone di stabilimenti anche fuori dai nostri confini, dall'Europa dell'Est alla Cina, là dove i grandi costruttori hanno delocalizzato i loro impianti.

Negli anni, e con il ridimensionamento italiano di quello che un tempo era il gruppo Fiat, molte di queste aziende hanno ridotto in maniera significativa la loro dipendenza dai contratti di fornitura stabiliti con il produttore nazionale, orientandosi spesso verso il mercato tedesco, che ne ha riconosciuta l'eccellenza tecnologica e produttiva. Ma resta il fatto che la FCA degli ultimi tempi ha continuato ancora a costituire una quota, se non prevalente, rilevante del loro fatturato. Quindi, è logico che gli imprenditori della catena della fornitura s'interrogano su quanto succederà nel prossimo futuro.

CONFRONTARSI CON I COLOSSI

Al proposito, **Anfia**, l'Associazione nazionale della filiera e dell'industria automobilistica, ha tempestivamente condotto un sondaggio, i cui risultati sintetizziamo nelle pagine seguenti, per capire ciò che le imprese si attendono dalla nascita di Stellantis. E i risultati sono confortanti: tre quarti del campione interpellato ostenta ottimismo, sostenendo che l'integrazione tra FCA e PSA costituisca un'opportunità e non un rischio, soprattutto in virtù del possibile aumento



Componentisti italiani: sopra, da sinistra, la Duerre Tubi Style e la Itlar-Italbox. Qui a fianco, Paolo Scudieri, presidente **Anfia**

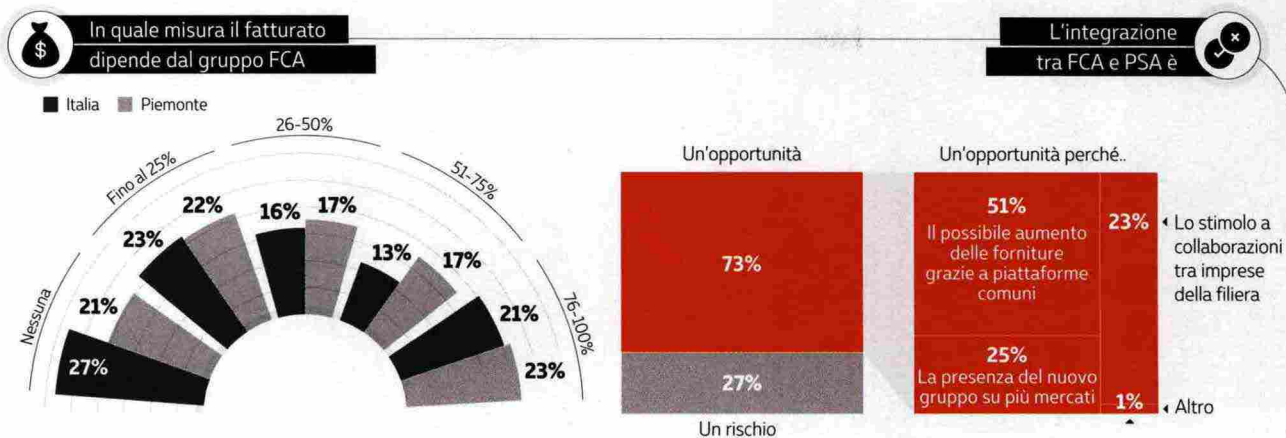
delle forniture dovuto alla crescita dei volumi produttivi di Stellantis e alla presenza del nuovo gruppo su un maggior numero di mercati internazionali. «Del resto», sottolinea Paolo Scudieri, imprenditore (guida il gruppo Adler-Hp Pelzer, fondato dal padre) e presidente dell'**Anfia**, «stiamo parlando del quarto produttore al mondo, con 180 miliardi di euro di fatturato e 400 mila addetti: elementi che permettono di affrontare con modernità l'attuale scenario dell'auto».

Uno scenario, in verità, reso complesso dal processo di elettrificazione dei modelli, che comporta ingenti investimenti, e dalla pandemia del Covid-19, che ha accresciuto le difficoltà dei mercati. Se a questo si aggiunge il terremoto generato da una fusione di tale portata, il rischio della tempesta perfetta si fa decisamente concreto. Per affrontarla, servono spalle forti: magari un numero minore di aziende, ma più grandi e più robuste, dotate di una massa critica sufficiente per confrontarsi con colossi internazionali della fornitura come, per esempio, la francese Faurecia (4,9 miliardi di euro di capitalizzazione e quasi 18 di fatturato), che ora appartiene per il 23% agli azionisti della FCA e

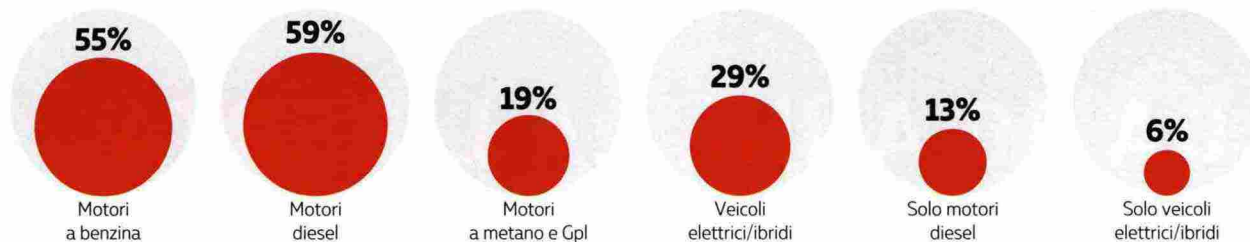
per una pari quota a quelli della PSA. «Il processo d'integrazione tra le aziende di componentistica», spiega Scudieri, «è necessario, nell'interesse di tutti, perché è evidente che le dimensioni, la tecnologia, le risorse e la formazione del capitale umano sono fattori indispensabili per combattere questa battaglia. Serviranno investimenti ingenti, che spesso non si possono affrontare da soli, ma che necessitano di una strategia istituzionale, perché l'automotive è →

“L'AUTOMOTIVE COSTITUISCE UN ELEMENTO ESSENZIALE DELL'INTERESSE NAZIONALE”

Paolo Scudieri Presidente **Anfia**



Su quale mercato è principalmente posizionata la vostra impresa?



Nota: il totale è superiore al 100% per la possibilità di risposte multiple

Fonte: Osservatorio componentistica automotive italiana/Anfia 2020

a livello internazionale, ma non ancora comparabili con i maggiori player globali del settore, c'è un gran numero di multinazionali che hanno stabilimenti e centri di ricerca anche in Italia, ma che seguono logiche da multinazionale e investono in un Paese in virtù dei livelli produttivi di autoveicoli e secondo logiche riferibili alla competitività. Infine, c'è un'ampia fascia di aziende medie e piccole, che stanno a pieno titolo nella filiera dell'automotive, ma che contengono qualche elemento di debolezza. Pur essendoci, infatti, eccellenze con un portfolio di prodotti rivolto verso i nuovi domini tecnologici, la gran parte è sbilanciata sui settori tradizionali, come i motori a combustione interna. E questo costituisce un gap di competitività, a prescindere dalla nascita di Stellantis, che bisogna cercare di colmare». Come? Con gli investimenti. E qui si torna al possibile ruolo dello Stato.

SFORZO DI RICONVERSIONE

«Il tema che si pone oggi», prosegue infatti Stella, «indipendentemente dal fatto che si tratti di affrontare i problemi derivanti dalla transizione tecnologica o dall'arrivo di un nuovo megagrupo industriale, è

quello di rendere la fase di trasformazione e il recupero dello svantaggio competitivo meno dolorosi possibile. E per farlo serve una sorta di "bazooka di Draghi", calato in questa realtà peculiare». Il presidente del Gruppo Componenti allude a una colossale iniezione di risorse nel sistema, paragonabile all'imponente iniezione di liquidità che l'ex timoniere della Banca centrale europea destinava all'acquisto di titoli di Stato o di obbligazioni per scongiurare il rischio di deflazione e che, nel caso, potrebbe prendere la forma di garanzie pubbliche, di una regia ministeriale o di un intervento della Cassa depositi e prestiti, oggi chiamata in causa da innumerevoli settori, a partire da quello autostradale.

«In questa fase», spiega Stella, «le aziende hanno bisogno di aiuto per riqualificare il personale, fornendolo di una "cassetta degli attrezzi" adatta alle nuove tecnologie e alle professionalità con le quali si dovrà confrontare, oltre che per sostenere gli investimenti per la riconversione degli impianti. Servono, dunque, ammortizzatori sociali e strumenti finanziari per supportare questi indispensabili passaggi, rendendo il momento meno doloroso. Se necessario, può essere utile an-

che favorire l'accelerazione dei processi di aggregazione delle aziende: non significa solo salvare quelle maggiormente in difficoltà, ma vuol dire anche costruire una filiera strategica e una catena del valore che tenga conto dei rispettivi asset tecnologici». Come dice il vecchio adagio, insomma, l'unione fa la forza. E se a dare una mano c'è anche lo Stato, se ne esce più robusti.

VISIONE STRATEGICA

Ma il mondo della politica è davvero pienamente consapevole di questa necessità? Scudieri, al proposito, si dice ottimista. «È cambiato il paradigma di lettura dell'automotive», sostiene, «che prima era oggetto di una battaglia ideologica e oggi è invece riconosciuto come elemento sostanziale dell'evoluzione dei Paesi: la prova arriva dagli incentivi per la rottamazione. La politica cambia se la scienza le propone fatti concreti e veritieri».

C'è da augurarsi che il presidente dell'Anfia abbia ragione. Perché ora non si tratta di elargire manciate di fondi pubblici a questo o quel settore, ma di costruire una politica industriale nazionale sensata e al passo con i tempi.