

Componenti la leadership made in Italy

Dai freni alle turbine mezza Europa ci aspetta

di Daniele P.M. Pellegrini

MILANO - La definizione di "motore d'Europa" attribuita alla Germania finanziaria è entrata da tempo nel linguaggio comune finendo per assumere un'accezione molto più ampia, in particolare se riferita al mondo dell'automotive e all'immagine di competenza e prestigio che di cui i costruttori tedeschi beneficiano da tempo.

Per questo motivo sorprende che, nel pieno della crisi che stiamo vivendo, proprio dalla potentissima "macchina" tedesca vengano segnali di preoccupazione per quanto succede nell'industria italiana. Lodevole scrupolo umanitario ma non solo, infatti, la ripartenza produttiva dei grandi marchi tedeschi viene messa a rischio dai problemi di approvvigionamento di componenti provenienti dal nostro Paese.

Fa impressione perché non siamo abituati a considerare la "dipendenza" che il settore auto (anche e soprattutto al di fuori della produzione nazionale) ha nei confronti di quanto viene realizzato nel nostro Paese. Forse non siamo nemmeno abituati a considerare che un'automobile oggi è un puz-

le complesso quanto globalizzato, un prodotto "internazionale", frutto di contributi grandi e piccoli rigidamente interconnessi.

Quale sia la partecipazione nazionale a questo meccanismo non può essere valutata solo dal numero di auto italiane prodotte e infatti lo si scopre proprio dalle preoccupazioni che vengono da fuori a partire dai potentissimi tedeschi.

Sono i dati Istat a dare la misura della situazione: il comparto componentistica auto in Italia esporta per un fatturato annuo di oltre 20 miliardi di cui il 73% è destinato ai costruttori europei e la Germania è di gran lunga il cliente leader che (dati 2019) si è aggiudicata da sola il 21.09% del totale.

Numeri importanti di un fenomeno poco spettacolare perché riguarda componenti nascosti o comunque poco glamour; pezzi, insomma, di solito messi in ombra dai nomi più famosi, come Pirelli per gli pneumatici, Brembo per i freni, Brugola per le viti, Marelli per la parte elettrica e altri specialisti di grido. Dietro i soliti noti, in realtà c'è un sistema di aziende, molte ancora di proprietà italia-

na, altre di origine nazionale passate a gruppi multinazionali, custode di un know how altamente competitivo e con una solida reputazione sul mercato.

A questo patrimonio i tedeschi (e non solo) attingono abbondantemente proprio per la tipologia particolare delle aziende italiane, capaci di mettere assieme la qualità richiesta con la flessibilità e disponibilità nel fornire quello che serve, sia per le grandi forniture sia in particolare per quelle "speciali" in numero limitato che altri grandi impianti non sono in grado di fornire.

Le origini, spiega un autorevole tecnico del settore, «risalgono alla tradizione italiana delle realizzazioni speciali e alla scuola motoristica sportiva; chi faceva pezzi per Ferrari, Maserati o Alfa, o creava i pezzi unici dei carrozzieri doveva essere bravo per forza e questa specializzazione si è affermata nel tempo e ha saputo superare le crisi e, per fortuna, la globalizzazione senza perdere identità».

Accuratezza, creatività, e soprattutto "cultura" tecnica (quando non passione) hanno determinato livelli di eccellenza ancora

competitivi, con il risultato che, malgrado tutto, i maestri tedeschi e non solo fanno fare piccole e grandi cose in Italia. Non ci vuole molto per scoprire che, per esempio, solo per quanto riguarda i motori, le pompe per i common rail sono prodotte a Bari, che i migliori alberi motore vengono lavorati a Thiene (Vicenza), che i turbocompressori IHI nascono a

Verderio (Lecco) e che i più apprezzati produttori di cuscinetti sono a Momo (Novara), mentre da Brescia viene la produzione più importante di pompe acqua per raffreddamento.

Parliamo, quindi, di una condizione che fino ad oggi ha permesso all'Italia di resistere alla fortissima concorrenza globale (Giappone, Cina ed Europa dell'Est in par-

ticolare) e restare appetibile. Non un privilegio ma una conquista da difendere anche evitando che il rimescolamento di carte della crisi Covid19 possa lasciare spazi ai competitor. Molti imprenditori sono ottimisti contando sul fatto che proprio l'efficienza e la flessibilità delle nostre aziende potrà essere l'arma vincente anche nella ripartenza.

↓ -35,47% **VENDITE AUTO IN ITALIA**
347.193 (gennaio-marzo)

↓ -28,8% **AUTOCARRI**
32.792

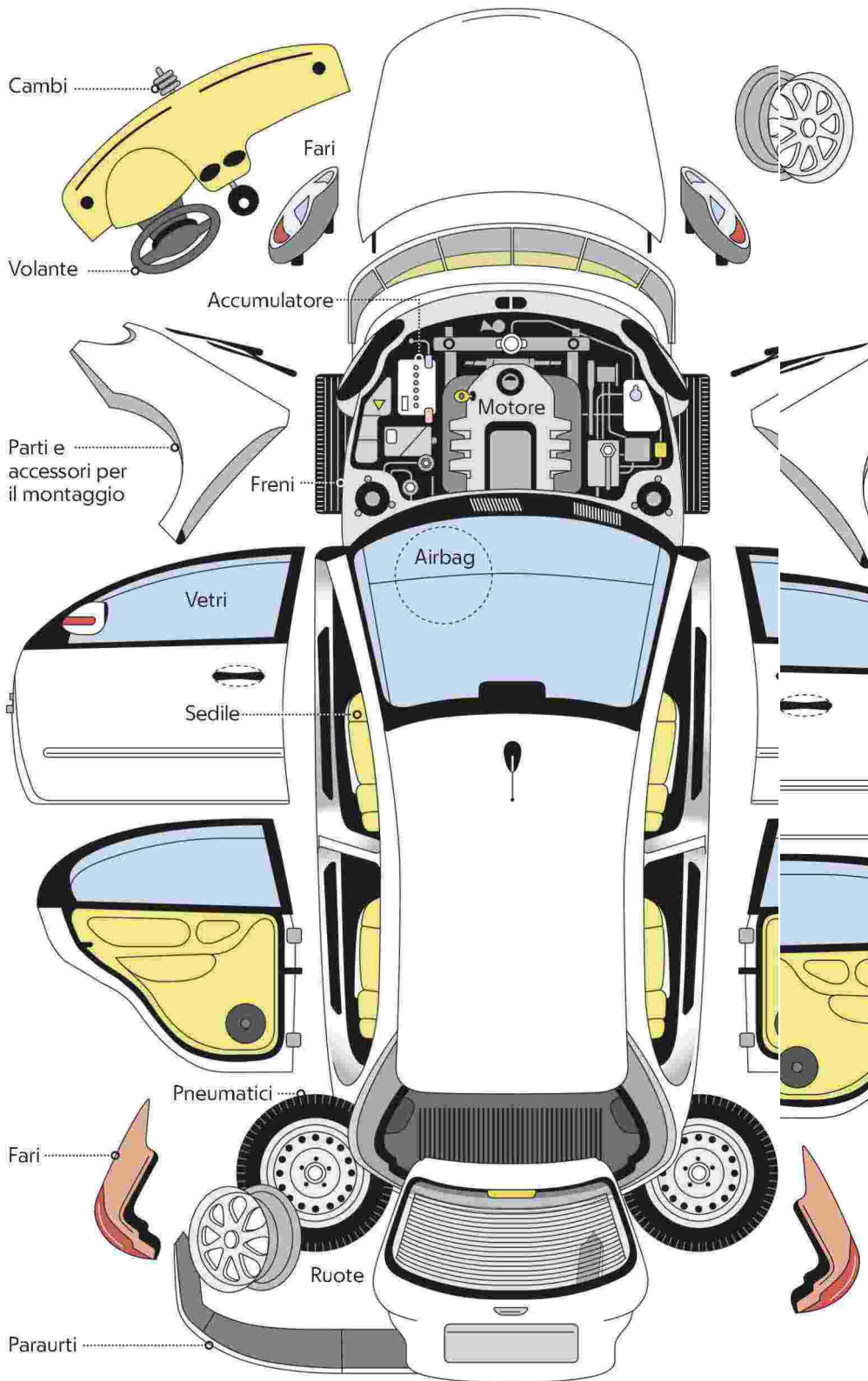
↓ -24,7% **SCOOTER E MOTO**
41.298

Il Made in Italy

Quanto vale la componentistica

Esportazioni di parti e accessori in milioni di euro all'anno

LEGENDA ■ 2018 ■ 2019



FONTE: ELABORAZIONE ANFIA SU DATI ISTAT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Accumulatori	Milioni di €	Variazione %
	573,6	-2,9
	556,7	
Airbag		
	21,8	-2,7
	21,2	
Cambi		
	1292,6	23,7
	1599,3	
Fari / lampade		
	423,2	-10
	380,8	
Freni		
	1944,0	-1,9
	1905,7	
Motori e parti di motore		
	4306,3	-6,5
	4028,8	
Paraurti		
	204,7	10,6
	226,6	
Parti ed accessori per il montaggio		
	5055,9	-6,5
	4727,3	
Pneumatici (esclusi camere d'aria)		
	1218,7	0,6
	1226,3	
Ruote		
	694,8	-8,0
	638,9	
Sedili		
	101,9	1,0
	103,0	
Vetri		
	419,5	-7,7
	387,2	
Volanti		
	317,2	-6,2
	297,7	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.