

Industria. La riconversione punta su green economy, tecnologia aeronautica e carburanti alternativi

L'automotive cambia obiettivo

In un anno per i fornitori la quota «ricavi da auto» è scesa del 9%

Cristina Casadei
MILANO

«Green» saranno i prodotti, ma ecologica sarà anche la produzione. Bric sarà invece l'area dove accelerare la rotazione internazionale. È alle tecnologie pulite che guarda la componentistica italiana che reagisce al ridimensionamento della "vecchia" produzione con l'avvio di progetti

L'INNOVAZIONE

Ferrari (Anfia): «Il settore ha un giro d'affari di 45 miliardi e investe in ricerca una percentuale molto alta, compresa tra il 3 e il 7%»

che guardano alle nuove frontiere dell'auto. E, in alcuni casi, prova a intensificare percorsi di diversificazione di cui si annoverano già numerose storie negli Stati Uniti, come quella della Abbott Workholding Products che per garantirsi un futuro di fronte alla caduta dei giganti di Detroit è passata alla produzione di protesi da ginocchio o la Delphi corp che sta studiando il modo

di adattare le batterie per auto ai generatori ecologici per l'edilizia residenziale (si veda il Sole 24 Ore di sabato).

Se nel 2007 i ricavi provenienti dall'auto italiana pesavano per il 96% del totale, oggi che sono scesi all'87% secondo un'indagine dell'Osservatorio sulla componentistica autoveicolare della Camera di Commercio di Torino che ha interessato 882 aziende italiane, gli imprenditori pensano al dopo-crisi con la consapevolezza che «non torneranno più i tempi dei 18 milioni di auto vendute in Europa e che il settore subirà un ridimensionamento», spiega Mauro Ferrari, presidente del gruppo componenti Anfia, l'associazione che li riunisce. Adesso che la componentistica, che ha un giro d'affari di 45 miliardi di euro e occupa 170mila persone, sta tornando «a una fase flat nel senso che la caduta sembra essersi arrestata - precisa Ferrari - è determinante mantenere attiva e competitiva la produzione».

Di qui la tendenza molto forte a passare dalla "tradizione" all'"innovazione" che per l'auto significa avere un orientamento verde. Ferrari racconta di «un settore che investe in ricerca e svi-

luppo una quota del fatturato tra il 3 e il 7%, molto più alta rispetto alla media italiana, e della necessità di mantenerla tale soprattutto adesso che le nostre imprese sono attaccate da concorrenti di paesi che stanno dando un grande sostegno alla componentistica come gli Stati Uniti, la Francia o la Spagna. Nelle prossime settimane abbiamo chiesto che venga aperto un tavolo ministeriale per il sostegno alla ricerca».

Intanto però le imprese vanno avanti da sole. L'indagine ha messo in luce che sono già oltre 150 quelle orientate al clean tech. Di queste 63 hanno promosso progetti per garantire maggiore efficienza, 63 si sono concentrate sui nuovi propulsori, mentre 36 su propellenti puliti. Le nuove opportunità hanno poi generato un'attenzione nell'attenzione perché il 70% delle aziende sta già lavorando a un processo produttivo più pulito e un'azienda su due delle 882 del campione ha ridotto gli scarti della produzione e ha migliorato l'efficienza energetica del processo produttivo, mentre un terzo ha aumentato la percentuale di materie riciclabili nei manufatti prodotti.

Se sette anni fa, con il forte calo

produttivo dell'auto italiana, molti produttori di componenti si erano orientati al "bianco" degli elettrodomestici, quella attuale è una fase in cui la diversificazione non potrà essere fatta in questa direzione date le difficoltà del comparto. Anche se non dominanti, non mancano i casi di imprenditori, soprattutto medio-piccoli che guardano ad altri settori come l'aviazione. Una soluzione più difficile per chi ha una dimensione importante perché «non può sperimentare diversificazioni per via dei volumi molto elevati - osserva Ferrari -. È possibile creare delle nicchie nel giro d'affari ma il legame con l'auto e i veicoli industriali rimane predominante».

Per i grandi player diventa così fondamentale guardare oltre i confini nazionali, ma in una direzione diversa da quella dei «mercati maturi e cioè Europa, Stati Uniti e Giappone. Bisognerà invece continuare la crescita nei famosi mercati dell'area Bric (Brasile, Russia, India e Cina) - sostiene Ferrari -. E dato che ci sono molte aziende della componentistica che hanno dimensioni medio piccole questa fase dovrebbe essere l'occasione per nuove aggregazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SETTORE DI PUNTA

45 miliardi

Il giro d'affari

La componentistica autoveicolare rappresenta un settore di punta dell'economia italiana con un fatturato che nel 2008 ha raggiunto i 45 miliardi

2.500

Le aziende

Il settore è costituito da 2.500 aziende e impiega circa 170mila addetti

35%

Le esportazioni

Dall'inizio del 2000 è iniziato un percorso di forte internazionalizzazione che ha fatto lievitare l'export a oltre un terzo della produzione

87%

L'auto

Se nel 2007 i ricavi provenienti dal settore auto pesavano per il 96% del totale, nel 2008 sono scesi all'87%

