

**Trasporti.** I rincari previsti potrebbero pesare sulla filiera della componentistica per quasi 10 miliardi

# L'acciaio zavorra l'auto

## La lega metallica incide per il 65% sui costi totali di produzione

**Paolo Bricco**  
MILANO

Il caro acciaio schiaccia come un macigno la componentistica italiana per l'automotive. Che, quest'anno, rischia di sbriciolarsi sotto il peso di 10 miliardi di euro di costi in più.

«Per i tubi e le barre d'acciaio, ci hanno imposto aumenti dei prezzi compresi fra il 30 e il 60 per cento. E non abbiamo potuto dire di no. I clienti finali ci stanno chiedendo una riduzione dei costi del 5 per cento. E non possiamo dire di no».

A descrivere così la tenaglia che potrebbe intaccare l'intera filiera è Diego Caron, titolare della Caron A&D di Pianezze, vicino a Bassano del Grappa. Caron, una cinquantina di addetti e un fatturato ante crisi pari a 9 milioni di euro, fabbrica raccordi metallici e componenti oleodinamici e idraulici che vanno a finire su camion, automobili, macchine movimento terra e trattori.

Adesso la situazione, da dura, si sta facendo drammatica. Soprattutto per la parte di filiera fortemente metallifera. L'aumento dei prezzi all'origine dei minerali di ferro, che peraltro i grandi estrattori come Vale, Bhp e Rio Tinto hanno deciso di fissare ogni tre mesi e non una volta all'anno, inizia dunque a dispiegare i suoi effetti su tut-

ta la filiera. Una filiera centrale, negli equilibri del capitalismo e della società del nostro paese, dato che a questo comparto è riconducibile non meno del 3% del Pil. Un intero settore che sta aspettando con il fiato sospeso la presentazione del prossimo piano strategico 2010-2014 della Fiat, previsto per il 21 aprile. Ma, restando al tema commodity, a soffrirne non sono soltanto le case produttrici, ma anche i piccoli e medi imprenditori. Nella fabbricazione di una automobile, l'acciaio incide per il 60-65% sui costi complessivi. Dice l'economista Giuseppe Russo, responsabile dell'Osservatorio sulla componentistica italiana istituito presso la Camera di commercio di Torino: «Ogni volta che il prezzo dell'acciaio aumenta di un punto percentuale, i componentisti pagano 130 milioni di euro in più». Se le quotazioni resteranno attestate a un +80%, il nuovo prezzo dell'acciaio provocherà dunque in questo esercizio un sovraccosto stimabile in oltre 10 miliardi di euro.

L'Osservatorio analizza i bilanci dei 2.200 principali componentisti italiani. Nel 2009, quando ancora i prezzi risentivano dell'effetto calmierante della recessione, le aziende italiane hanno speso per acquistare acciaio poco più di 13 miliardi. Da un anno all'altro, dunque, se non ci saranno "raffredda-

menti" nel bilancio aggregato del comparto questa voce rischia di salire a 23 miliardi di euro. Il margine operativo lordo della componentistica, strutturalmente, non supera il 9 per cento. Dunque, fino all'ultimo anno ante crisi, il 2007, l'intero settore ha prodotto per ogni esercizio un margine operativo lordo non superiore ai 5 miliardi di euro. Quest'anno, naturalmente, non è possibile formulare alcuna previsione sui ricavi, data l'incognita totale che grava sulla domanda dei prossimi mesi, né sui margini di guadagno che si potranno ottenere quest'anno. Ma, certo, il rischio di bruciare quanto incassato nelle stagioni precrisi, c'è tutto.

«Lo squilibrio nei conti - ripete Russo - appare evidente». L'aumento dei prezzi dell'acciaio è un problema di fondo per l'intera filiera, che in quasi tutti i suoi punti è notevolmente metallifera. «Per le aziende con un business più elementare - sottolinea Mauro Ferrari, presidente di Anfia Componenti - tutto questo può diventare una vera calamità».

Dunque, l'unico elemento che in parte può tutelare le imprese è rappresentato dal valore aggiunto, di origine immateriale e non. «Nella mia azienda - spiega Ferrari, amministratore delegato della Webasto di Venaria Reale - un aumento

del 10% del prezzo dell'acciaio provoca un aumento dell'1% dei miei costi complessivi».

La Webasto realizza tetti apribili: oltre ad acciaio, ci sono plastica, vetro, design, elettromeccanica ed elettronica. «La vera jattura - dice il presidente di Anfia Componenti - è per la moltitudine di imprese della filiera i cui costi crescono in maniera direttamente proporzionale a quelli dell'acciaio». Né sembrano all'orizzonte soluzioni finanziarie: per esempio, la copertura tramite derivati. «Alla fine - spiega Ferrari - a guadagnarci sarebbero soltanto le banche. Ma, a parte questa annotazione, ci sarebbe un problema preliminare al loro effettivo utilizzo: al di là delle oscillazioni dei prezzi dell'acciaio, la prima questione è che la domanda di mercato è diventata qualcosa di insondabile. È tutto molto complicato».

Un contesto al limite della rottura che Giorgio Ariaudo, segretario della Fiom-Cgil di Torino che conosce bene l'intero sistema della fornitura e della subfornitura italiana, così sintetizza: «I componentisti sono stretti fra le richieste di prezzi sempre più bassi formulate dai produttori e gli investimenti che questi impongono per partecipare alle forniture. E, ora, sono schiacciati anche dal prezzo dell'acciaio. Sono loro, il vero soggetto debole della crisi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### GLI EFFETTI

Storicamente, il margine operativo lordo non supera il 9 per cento: quest'anno la redditività potrebbe assottigliarsi di molto

