

Il settore La caduta delle immatricolazioni si ripercuote sui conti della meccanica, che riduce i margini per sopravvivere

Frenata per l'automotive bresciano

Polotti (Ori Martin): «Facciamo salti mortali per limare un euro a tonnellata»

«Mai visti numeri così». Parole del numero uno di Fiat, Sergio Marchionne, a commento dei dati di agosto sul mercato dell'auto. Secondo le statistiche dell'Anfia, l'associazione nazionale delle industrie automobilistiche, nei primi otto mesi dell'anno in Italia sono state immatricolate 981 mila automobili contro il milione e 200 mila del 2011, una flessione del 19,8 per cento. E Brescia, se possibile, fa anche peggio: 20 mila auto vendute nell'intera provincia nel 2012, ben 6.400 in meno rispetto allo scorso anno (-24%).

La strada per chi fabbrica componentistica è obbligata: innovare e puntare sulla qualità di prodotti e servizi per conquistare nuovi mercati e nuovi clienti all'estero. Così, nonostante le difficoltà del mercato italiano ed europeo, c'è chi se la cava benissimo come il gruppo Omr, che nei suoi 14 stabilimenti in Italia e all'estero produce per Fiat, Ford e le maggiori case tedesche. «La capacità produttiva mondiale oggi è di 90 milioni di veicoli, ma dagli stabilimenti ne escono solo 60. Con l'esubero di capacità, concentrato per lo più in Europa, supportiamo la domanda dei mercati emergenti come il Brasile dove Fiat fa numeri da record» spiega il presidente Marco Bonometti. E infatti il gruppo di Rezzato, dopo un 2011 chiuso con 515 milioni di fatturato, prevede un 2012 in crescita a 600 milioni.

Il patròn di Omr va controcorrente e "benedice" il mercato globale. «Per fortuna che globalizzazione c'è stata, perché ha portato alla standardizzazione del prodotto in tutto il mondo».

Conta però anche quello che si fabbrica, come

spiega Umberto Maggi, vicedirettore della Fonderia di Torbole, dove si fanno dischi e tamburi freno per Fiat, Volkswagen e Toyota. «I confini di mercato per un prodotto come il nostro sono per forza di cose limitati all'Europa. I costi per esportare più lontano inciderebbero infatti in maniera insostenibile sui prezzi. Adesso i nostri ordini sono in calo del 15%, ma grazie alla Germania pensiamo di ridurre la flessione al 7% già nel 2013».

Se export, innovazione e un più ampio portafoglio clienti fino ad adesso hanno consentito alle imprese di conservare i fatturati, lo stesso non si può dire per i margini. Lo conferma anche chi sta più a monte nella filiera, come Franco Polotti, presidente dell'acciaieria bresciana Ori Martin che fornisce i produttori di ammortizzatori, sospensioni e bulloneria. «Facciamo i salti mortali per limare qualche euro a tonnellata e da un giorno con l'altro il risparmio viene mangiato da un aumento dei costi energetici. Detto questo, un calo degli ordini intorno al 20% c'è stato».

Le difficoltà ci sono anche per gli operatori aftermarket. «Si potrebbe pensare che, se si vendono meno auto, ci sia più domanda per i pezzi di ricambio, ma non è così — dice Piergiorgio Metelli alla guida insieme ai fratelli Alberto e Sergio dell'omonima azienda di Cologne —. La crisi incide sulla capacità di spesa, così in molti non fanno più manutenzione, ma solo riparazioni indispensabili. Per il 2012 avevamo fissato il budget a 105 milioni, chiuderemo intorno ai 100. Può sembrare un decremento da poco, ma a noi non era mai capitato».

Nicola Mottinelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Immatricolazioni

Così gli ordini nei primi otto mesi dell'anno

	2011 Ago	2011 Gen-Ago	2012 Ago	2012 Gen-Ago
■ Brescia (provincia)	1.730	26.658	1.287	20.229
■ Brescia (città)	426	6.868	361	5.497
■ Lombardia	11.379	227.552	8.269	172.917
■ ITALIA	70.788	1.223.756	56.511	981.221

	Variatione % Agosto	Variatione % 8 mesi
■ Brescia (provincia)	-25,6%	-24,1%
■ Brescia (città)	-15,3%	-20%
■ Lombardia	-27,3%	-24%
■ ITALIA	-20,2%	-19,8%

Fonte: elaborazioni Anfia su dati ministero Infrastrutture e Trasporti

