

È la filiera il motore dell'Auto in Italia

La componentistica con 2.400 aziende e 165mila addetti fattura 38,7 miliardi

PAOLO PITTALUGA

Se oggi definissimo il costruttore di automobili un "assemblatore" di sicuro non saremmo nel torto. Perché il 75% di una vettura è costituita da parti e componenti quasi sempre di fabbricazione differente dal marchio definitivo del veicolo.

La globalizzazione ha modificato le regole e così, per rendere un esempio banale, magari si acquista un'auto giapponese convinti che sia frutto di un ingegnere del Sol Levante e ci sfugge che il motore è firmato da un progettista francese. E ancora: il gommista ci ha consigliato un noto pneumatico francese e magari non sappiamo che la produzione di quella gomma avviene in uno dei 4 stabilimenti del gruppo presenti in Italia. Oppure, uno dei più noti marchi tedeschi guarda a un'azienda di Lecco per le carrozzerie di alluminio di due vetture e a una di Monfalcone per gli interni in microfibra montati su qualcosa come 1 milione di vetture. Esempi semplici, ma indicativi di un mercato che sfugge all'acquirente e che, al contrario, ha numeri giganteschi. Perché se è ben noto come i costruttori orientali installino fabbriche nel Vecchio continente per conquistare spazi alternativi, così come gli europei fanno in nuovi Paesi da raggiungere, non così nota è la filiera che si nasconde nella costruzione di una macchina. La componentistica diventa, perciò, la vera regina della realizzazione della vettura. Solo in Italia ci sono una miriade di aziende che producono pezzi: si va dall'illuminazione e segnalazione all'alimentazione e scarico, dai componenti elettrici ed elettronici agli organi di trasmissione, da parti di carrozzeria ed abitacolo a componenti del motore, da organi di sterzo e frenatura a componenti di avviamento. Nel Bel Paese, nel 2013, avevamo 2.400 aziende del settore per un totale di 165mila addetti, con un fattu-

rato di 38,7 miliardi di euro – in crescita del 2,2% rispetto l'anno precedente – con un export di 19,3 miliardi – accresciuto del 5,7% rispetto al 2012. L'export del 1° semestre 2014 ammonta a 10,2 miliardi – incremento del 5% – questo perché, nonostante il ridimensionamento dell'industria domestica di autoveicoli, le aziende della componentistica facendo leva sulla competitività hanno dirottato una parte crescente della produzione alle commesse estere. Tutto ciò nonostante nel secondo trimestre 2014, secondo i dati **Anfia** (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica), si registri un rallentamento dei flussi. Comunque il nostro export verso i Paesi dell'Unione europea vale 7,2 miliardi di euro e pesa per il 70,3% di tutto l'export componenti, in crescita rispetto l'anno precedente quando si era fissato al 68,2.

La componentistica made in Italy vede come primo Paese di destinazione la Germania con una quota del 21%, seguita dalla Francia (11%), dalla Spagna (8%) e dagli Stati Uniti (7%). Il primo mercato asiatico è rappresentato dalla Cina seguita da Giappone e India. La suddivisione della componentistica vede il comparto delle parti meccaniche, inclusi accessori e vetri, realizzare il 66% del valore dell'export, con 6,7 miliardi di euro e un saldo attivo di 3,6 miliardi. Segue il comparto motori, per un valore di 2,06 miliardi che pesa per il 20% sul totale e un saldo attivo di 743 milioni. Non sono tutte rose e fiori, però. Infatti l'Italia ha importato, nel primo semestre dell'anno in corso, componenti per autoveicoli per un ammontare di 5,9 miliardi con un incremento del 6,4% rispetto al 2013. Stilando la classifica dei Paesi dai quali le nostre aziende importano maggiormente, al primo posto si piazza la Germania con una quota del 25,6%, seguita dalla Francia (13,5%) e Polonia (9,5%) per un totale del 48,6% dell'import. Dalla Cina le importazioni registrano un 8,4%, dalla Turchia un 4,23%.

