

Le chiavi della manifattura / 12. Nel 2014 il gruppo delle principali imprese della componentistica ha fatturato 18,9 miliardi, in recupero rispetto ai 20,7 miliardi del 2007

La filiera dell'auto verso i livelli pre-crisi

Risale anche la redditività industriale (Mol) - Il rilancio di Fca rinsalda il legame tra Lingotto e subfornitori

Paolo Bricco

MILANO

Nella complessa transizione italiana, l'automotive industry ha riacquisito la sua storica centralità. Le due linee di sviluppo strategico sono ormai chiare: la reindustrializzazione degli stabilimenti di Fca - prima Pomigliano d'Arco, poi Grugliasco e infine Melfi - e la trasformazione dell'Europa in una piattaforma tecno-industriale basata sulla primizia funzionale delle case automobilistiche tedesche e sul ruolo virtuosamente ancillare della componentistica degli altri Paesi continentali, inclusa quella italiana.

La nuova fase di Fca

La nuova fase di Fca, in cui l'Italia persegue l'obiettivo di tornare profittevole nei conti consolidati sperimentando un up-grading qualitativo (il polo del lusso) e diventando una piattaforma di esportazione verso gli altri mercati (da qui la Jeep a Melfi e il ruolo strategico dell'Alfa), ha alimentato la rivitalizzazione dei rapporti del Lingotto con la subfornitura, sfilacciatisi negli anni in cui l'Italia produceva non più di 400 mila autovetture per esercizio. L'opzione tedesca, che nell'orizzonte strategico dei componentisti ha sostituito il legame privilegiato durato cento anni con una Francia le cui case costruttrici hanno più di un problema, rappresenta ormai un elemento insostituibile, come ha di recente dimostrato il rapporto elaborato da Prometeia e da Unioncamere per conto della Commissione Industria del Senato. Peraltro, proprio la crescente integrazione del sistema industriale continentale imperniata sulla gerarchia tedesca appare coerente con lo sviluppo della così detta Industry 4.0, nella versione dell'Automotive 4.0 tracciata da Roland Berger.

Una Industry 4.0 che sta modificando i modelli di relazione fra imprese che - nelle loro strutture di filiera e di rete - tendono alla condivisione delle competenze e delle informazioni e propendono ad una auto-organizzazione istantanea dei rapporti in base alle richieste del mercato e alle evoluzioni tecnologiche. Sotto il profilo quantitativo, la struttura è quella delineata da Anfia: l'intera automotive industry italiana conta su 3.200 imprese e 275 mila addetti, il 7% del manifatturiero. I ricavi complessivi ammontano a 88 miliardi di euro, 31 dei quali da export, e la spesa in Ricerca e Sviluppo è di tre miliardi di euro. Il contributo al gettito fiscale nazionale è pari al 16 per cento.

L'analisi dei bilanci

In questo scenario - complesso, ma tutt'altro che negativo - qual è la condizione della fisiologia industriale più intima delle imprese di questo segmento? Il Cerved, su richiesta del Sole 24 Ore, ha analizzato i bilanci di 917 società di capitale della componentistica italiana. Il primo elemento interessante che emerge è il recupero - quasi totale - dei passi perduti. Questo gruppo di 917 imprese ha sviluppato, nel 2014, un fatturato di 18,9 miliardi di euro. Manca ancora un 10% rispetto ai 20,7 miliardi di euro del 2007, l'anno prima del fallimento di Lehman Brothers e del grande contagio dalla finanza alla manifattura. Ma si è ormai ben sopra ai 15 miliardi di euro di ricavi registrati nel 2009. Se i anni di crisi si pagano. E si pagano anche in termini di redditività industriale. Queste 917 aziende analizzate da Cerved avevano nel 2007 un margine operativo lordo del 7 per cento. Nel 2014 il Molsi è attestato al 5,3 per cento. Non male, ma sempre meno di prima. Invece, un fattore positivo è rappresentato dalla tenuta finanziaria. In questo senso, gli

industriali italiani sembrano avere lavorato bene sulla finanza di impresa: il rapporto fra debiti finanziari e patrimonio netto è sceso dal 91% del 2007 al 74% del 2014, mentre quello fra oneri finanziari e Mol, che era pari al 19,5% nel 2007 ed era esploso al 30,8% nel 2008 e al 42,8% nel 2009, si è allineato nel 2014 a un più che gestibile 18,3 per cento. Dunque, nessun rischio di asfissia. Peraltro, la sostanziale salubrità del comparto viene anche evidenziata da un'analisi condotta dall'Ufficio Studi Mediobanca sul Quarto Capitalismo, ossia le medie imprese ultra internazionalizzate.

In particolare, si nota la ristabilizzazione di due indicatori, il ritorno sugli investimenti (Roi) e il ritorno sul capitale (Roe), fondamentali sia per l'efficienza dell'impresa sia per l'attitudine dell'imprenditore a puntare sulla propria azienda. Il Roi, che nel 2007 era del 12,8%, nel 2008 è diventato pari al 7,3%, nel 2009 al 2,8%, nel 2010 al 6,1%, nel 2011 al 6,9% e nel 2012 al 5,4 per cento. Quindi, nel 2013 il ritorno sugli investimenti è salito di nuovo all'8,4 per cento. Lo stesso andamento è registrabile per il Roe. Che, se nel 2007 era pari al 12,7%, nel 2008 è crollato all'1,5% e nel 2009 è diventato addirittura negativo, attestandosi a -3,4 per cento. Nel 2010, il Roe è salito al 3,7% e, nel 2011, è cresciuto al 4,5 per cento. Nel 2012 è ridisceso al 3,9%, per poi salire nel 2013 al 6,7 per cento.

Dunque, se dall'analisi dei bilanci emerge la coesione dell'automotive industry che si è dimostrata capace di superare il passaggio più duro della recessione, ecco che questo segmento del nostro sistema imprenditoriale diventa uno degli elementi di catalizzazione di ogni ipotesi di ripresa prossima ventura, strutturata e organica o estemporanea e flebile che essa sia.

Le incognite

Tuttavia, sotto il profilo strategico non mancano le incognite. Prima di tutto la strategia di up-grading qualitativo assegnata da Fca all'Italia deve funzionare, e deve funzionare anche con un salto di scala dimensionale. In secondo luogo l'integrazione con il modello tedesco comporta un rischio significativo, proprio di chi ha funzioni ancillari: la durissima guerra per la leadership sul mercato mondiale fra il blocco tedesco e quello asiatico potrebbe anche volgere a favore di quest'ultimo, almeno sotto il profilo delle tecnologie in grado di determinare i futuri assetti di mercati. Questa condizione di minorità è però tipica di un Paese come l'Italia che, nei settori tradizionali, sconta una marginalizzazione propria di chi ha un tessuto produttivo composto da piccole e medie aziende. Sotto questo profilo, appare interessante constatare quanto siano diradati i rapporti della nostra componentistica con l'eterogeneo blocco asiatico.

Secondo l'Anfia, l'Asia pesa per il 6% sulle esportazioni totali della componentistica italiana. La Corea del Sud vale l'1 per cento. Il Giappone l'1,4 per cento. Quote insignificanti. Soprattutto se si pensa ai valori in gioco: secondo Roland Berger, in Cina quest'anno è attesa una produzione di 24,8 milioni di veicoli leggeri. In Giappone e in Corea del Sud, che nelle tecnologie dei motori e nei nuovi processi di industrializzazione del settore sembrano più avanti della stessa Germania, la previsione per quest'anno è di 13,1 milioni di veicoli leggeri. Essere poco in Asia ed essere pochissimo in Giappone e in Corea del Sud è un problema. Anzi, per la componentistica italiana è il problema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La filiera dell'auto sulla strada della ripresa

I BILANCI DEI LEADER

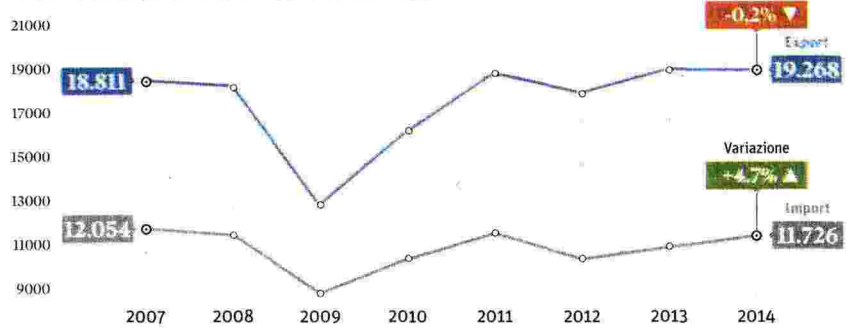
Gli indicatori di bilancio delle principali imprese che operano nel ramo componentistica auto. **Dati aggiornati a luglio 2015**

	2007	2013	2014*
Fatturato - mld €	20,7	18,0	18,9
Mol - mld €	1,4	0,9	1,0
Debiti finanziari - mld €	4,6	4,2	4,2
Fatturato - % a/a	7,0	2,2	4,7
Mol - % a/a	14,2	14,1	3,7
Debiti finanziari - % a/a	10,5	-3,9	0,4
Mol/fatturato - %	7,0	5,4	5,3
Debiti finanziari/patrimonio netto - %	91,0	76,0	74,0
Oneri finanziari/Mol - %	19,5	19,2	18,3
Roa	5,9	3,1	2,7
Roe	5,2	-0,2	-0,9

Nota: include le imprese che realizzano componenti e parti destinate alla produzione, riparazione e arricchimento di veicoli. Non include le imprese i cui prodotti sono destinati solo in parte all'industria automobilistica (es. vetri piani per parabrezza e finestrini). Non include le aziende che producono pneumatici; (*) stime. Fonte: Cerved

L'IMPORT-EXPORT

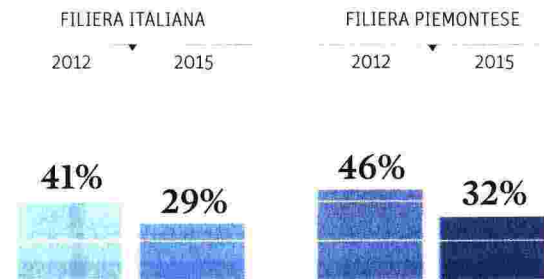
Parti e accessori per autoveicoli. **Dati in milioni di euro**



Fonte: elaborazioni Anfia su dati Istat

DIPENDENZA DA FCA

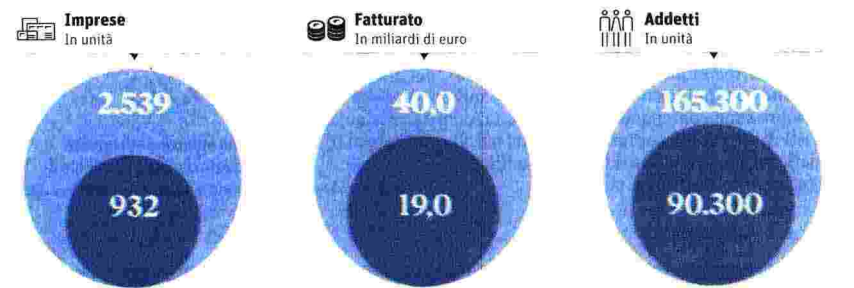
In % sul fatturato



Fonte: Camera di commercio di Torino

IL CONFRONTO ITALIA-PIEMONTE

Dati della filiera auto



Fonte: Camera di commercio di Torino



L'ANALISI DELLA CERVED

Un elemento positivo è la tenuta finanziaria: il rapporto tra debiti e patrimonio netto è sceso rispetto al 2007



LA SFIDA

In futuro il settore dovrà rafforzare la sua presenza in Asia, un'area del mondo che fin qui pesa pochissimo sul nostro export

• Nata nel 1912, **l'Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a Confindustria. **L'Anfia** è strutturata in tre gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un presidente. Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; carrozzieri e progettisti: comprende le aziende attive nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; costruttori: comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi

