

FOCUS DISTRETTI

L'INDUSTRIA DELLE COMPONENTI

Il cuore delle auto è lombardo La filiera rallenta, ma c'è fiducia

Viaggio nella filiera lombarda della componentistica automotive, la seconda in Italia dopo quella piemontese. L'export cresce e le aziende partecipano ad una catena globale. Intanto però le imprese si preparano alle rivoluzioni che investiranno il settore automobilistico nei prossimi anni. La crisi è alle spalle, ma adesso ci sono nuove sfide

Cosimo Firenzani
MILANO

LA CRISI è alle spalle, ma davanti c'è una vera rivoluzione. O meglio, più rivoluzioni assieme. Per le aziende della filiera automotive in **Lombardia** capire in anticipo come si sta muovendo l'industria automobilistica sarà, ovviamente, decisivo. Una cosa è certa: tra politiche sulle emissioni sempre più stringenti, l'accelerata dell'auto elettrica, la digitalizzazione ormai imperante e persino l'avvento della guida autonoma, le auto nei prossimi anni saranno molto diverse da quelle di oggi. E cambierà anche il modo di produrre le singole componenti. Le imprese del quadrilatero Milano, Monza, Brescia e Bergamo, però, hanno già superato la prova durissima della crisi. Il viaggio nella filiera automotive lombarda non può che partire dalla provincia di Brescia (la seconda in Italia per produzione di componenti), dove si riscontra una fortissima presenza di aziende specializzate nella filiera meccanica che poi riforniscono il settore auto.

NON È azzardato dire che buona parte delle componenti meccaniche di alcune auto vengono realizzate o lavorate proprio nel Bresciano. In **Lombardia** manca da tempo un assemblatore finale dopo la chiusura dell'ultimo stabilimento, quello Fiat di Arese nel 2002, mentre sono presenti grossi fornitori internazionali come ad esempio la Pirelli. Certo, c'è la produzione Iveco a Brescia, ma le grandi fabbriche di auto da decenni non so-

no più qui. Nonostante questo il comparto è secondo in Italia solo al Piemonte e le aziende lavorano per case automobilistiche di tutto il mondo. È necessario, però, capire prima di tutto com'è strutturata la filiera. Come spiegano gli Osservatori del Cluster lombardo della mobilità e di Anfia, l'associazione dei produttori per l'industria automobilistica, si parla di fornitori "tier I" quando si è a diretto contatto con le case automobilistiche, di fornitori "tier II" o di secondo livello quando i propri clienti sono fornitori "tier I", e così via. L'industria automotive italiana e quella lombarda sono formate in

gran parte dai "tier II". Essere posizionati in prevalenza a questo punto della catena è sicuramente un punto di forza perché negli ultimi decenni si è assistito ad una de-verticalizzazione da parte delle grandi case automobilistiche.

IN LOMBARDIA, però, come rileva l'Osservatorio del Cluster lombardo della mobilità, le aziende hanno perso meno con la crisi rispetto alla prima filiera italiana, quella piemontese: -10% dal 2007 al 2011 nel fatturato rispetto al -14%. I livelli pre-crisi sono stati raggiunti e il vento continua a soffiare nella direzione giusta. L'indagine dell'Osservatorio sulla com-

ponentistica automotive italiana realizzato Anfia e Università Ca' Foscari di Venezia pare comunque fornire un quadro incoraggiante: in un sondaggio tra 120 imprese del settore 84 aziende hanno sperimentato un incremento di fatturato (di cui 18 per oltre il 20%), a

fronte di sole 19 aziende con fatturato in diminuzione, e 9 per le quali vi è stata una sostanziale parità.

NEGLI ULTIMI mesi c'è stato un rallentamento nella crescita, ma lo scenario sullo sfondo resta positivo: «Anche nella filiera dell'automotive lombarda è stato percepito il rallentamento – spiega Saverio Gaboardi, presidente del Cluster

lombardo della mobilità – ma la produzione di auto continua a crescere in tutto il mondo. Non ci dimentichiamo che nel 2006 i veicoli nel mondo erano meno di 70 milioni, adesso sono 100 e si prevede siano 112 nel 2022. Ma c'è un altro dato che dà l'idea dei margini di crescita enormi che ha il settore: la media europea è di 6 veicoli ogni 10 persone, quella mondiale è di 1,1».

CI SONO, però, due elementi di preoccupazione. Il primo: il clima di incertezza legato alla tipologia di alimentazione delle auto e la riduzione del 35% delle emissioni entro il 2030 stabilito dalla Commissione europea. «Siamo convinti che in futuro ci sarà una pluralità di tecnologie ed alimentazioni. Il diesel sta vivendo una demonizzazione che credo finirà», spiega Gaboardi. Il secondo: i dazi e le spinte protezionistiche prima di tutto di Trump. «Questa filiera è la più globalizzata e gli sbocchi commerciali per le aziende che fanno singole componenti sono tutti i mercati del mondo perché spesso sono fortemente internazionalizzate – spiega Gaboardi -. Certo, i produttori tedeschi sarebbero i più colpiti ma misure di questo tipo non aiuterebbero nessuno. E ci auguriamo che siano preoccupazione di breve periodo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La rivoluzione Bonometti: «Ci aspettano cambiamenti enormi»

■ MILANO

«**SARÀ UNA** rivoluzione più dirompente della crisi che abbiamo superato da poco». Marco Bonometti ha le idee chiare. Sono tre gli ambiti che hanno già iniziato a stravolgere il settore automobilistico e, quindi, la filiera delle componenti: digitalizzazione, crescita dell'auto elettrica e guida autonoma. Bonometti (*nella foto*) è il presidente di **Confindustria Lombardia** ma è anche il presidente di Officine Meccaniche Rezzatesi, colosso della provincia di Brescia nato nel 1919. Realizza componenti per l'automotive, come motori e telai, con 3200 dipendenti e 650 milioni di euro di fatturato. «C'è un radicale cambiamento di scenario – continua Bonometti – Partiamo dalla digitalizzazione già in corso. Tutte le componenti devono essere in grado di connettersi tra di loro e questo ovviamente modifica il modo di produrle. Questa rivoluzione, inoltre, coinvolge tutte le fasi, anche quella post vendita dei ricambi».

C'È POI il secondo ambito: l'auto

elettrica. «Il motore non sarà più l'elemento distintivo e da questo contesto resteranno fuori alcuni marchi storici delle auto di alta gamma – aggiunge – Ci sono tante incognite sull'alimentazione elettrica, ma il suo ruolo sarà molto più importante di quello che pensavamo fino a poco tempo fa. E ci saranno opportunità enormi per le aziende che vogliono investire». La guida autonoma, poi, ha ormai perso del tutto l'alone di fantascienza: «Tra 8-9 anni 8 milioni di auto si guideranno, anche parzialmente, da sole – spiega – Saranno il 15% del totale da qui al 2030. Sono numeri enormi e questo comporterà un cambiamento radicale del contenuto tecnologico dei mezzi». Riepilogando: le aziende lombarde dovranno capire in anticipo in che direzione si sta muovendo il settore. Cosa che hanno sempre fatto, certo. In questo caso, però, le rivoluzioni in atto si intrecciano tra di loro, le incognite sono numerose e condite da un clima di incertezza soprattutto per quanto riguarda i sistemi di alimentazione.

«**IO RICORDO** sempre le indicazioni di Sergio Marchionne per

parlare di questo tema – afferma Bonometti – Per rimanere in questo settore le aziende della filiera dovranno avere risorse per cambiare, ma soprattutto voglia di rimboccarsi le maniche». Il modo in cui è stata superata la crisi può senza dubbio dare insegnamenti utili: «Le aziende lombarde hanno reagito prima delle altre alla crisi – prosegue – Lo hanno fatto aggiornando i prodotti e processi. Hanno resistito e adesso si presentano più forti di prima».

LO SCENARIO per ora non è dei migliori: l'obiettivo del -35% di emissioni entro il 2030 stabilito dalla Commissione europea preoccupa il settore: «È importante che la politica segua le informazioni scientifiche e non si basi su stati d'animo – conclude – Gli obiettivi devono essere realistici, ponderati e inseriti in un contesto complessivo. L'Unione europea comunque dovrebbe garantire più risorse all'industria soprattutto quando le misure richieste, come in questo caso, rischiano di obbligare le aziende ad investimenti troppo pesanti anche per una filiera di medie imprese come la nostra».

Cosimo Firenzani



Non è più terra di costruttori ma Brescia è patria del settore

Lo storico stabilimento Alfa Romeo di Arese ha cessato la produzione nel 2002. In **Lombardia** però c'è una ricca filiera di componentisti. La concentrazione maggiore è nella provincia di Brescia



Le imprese del comparto continuano a crescere In aumento il fatturato

■ MILANO

IL BUSINESS è in crescita per le aziende della filiera della componentistica automotive. È questo lo scenario generale in cui si muove il comparto lombardo, il secondo in Italia dopo quello piemontese. La filiera a livello nazionale nel 2017 ha generato un fatturato di 46,5 miliardi di euro, in crescita del 6,9% rispetto all'anno precedente. Un mercato che ha visto 2190 aziende italiane protagoniste nella ricerca e nell'innovazione oltre la produzione di parti di ricambio, ma anche servizi per la mobilità e tecnologie per il motor sport che poi vengono trasferite sulle auto di serie. Lo rivela l'analisi di settore dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

GLI ADDETTI che operano nel settore della componentistica automotive sono 156.463 (+1,3% rispetto al 2016) che ha visto un aumento di varie figure professionali. Rilevante però è anche l'articolazione della distribuzione - i subfornitori sono aumentati del +10,2% - e delle lavorazioni (+10,9%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



33%
La quota di medie aziende rispetto al totale della filiera

+27,6%
L'aumento della domanda estera per le imprese lombarde dal 2008 al 2016

1,1
La media nel mondo di auto ogni 10 persone. Solo in Europa il dato raggiunge le 6 unità

68%
La quota di imprese della filiera che si occupano di meccanica

CATENA GLOBALE

Le imprese del cluster lombardo hanno una forte vocazione per l'export e vendono soprattutto in Germania, Francia, Cina e Stati Uniti

40%
La quota di aziende medie sul totale. Sono di più rispetto a piccole e grandi



Il settore ha rallentato ma ci sono margini di crescita enormi. Basti pensare che la media in Europa è di 6 auto ogni 10 persone ma nel mondo il dato non supera 1,1

600
Le imprese della filiera presenti in **Lombardia** secondo l'Anfia

SAVERIO GABOARDI
Presidente Cluster

