



AUTOMOTIVE

Componentistica in serio pericolo

Matteo Meneghelo — a pag. 2

Componentistica, competitività a rischio se scompare Taranto

Automotive

Bonometti: «Per l'Italia, priva di materie prime, l'industria di base è chiave»

Matteo Meneghelo

Figlie di un'Ilva minore. Come le aziende dell'indotto piemontese legato al sito di Novi Ligure; ma anche come le carpenterie e tutta la catena della subforniture del Nord Italia, un tempo legate a doppio filo a Fiat e oggi diversificate lungo una committenza Tier1 localizzata soprattutto in Germania ed Europa dell'Est (con una conseguente diversificazione anche degli acquisti di acciaio). La filiera della componentistica auto italiana ha smarrito da anni il contatto con Taranto, in parallelo con la riduzione di gamma e tonnellaggio. Il legame però resta, e la perdita definitiva di un interlocutore italiano rischierebbe, secondo i principali protagonisti, di minare ulteriormente la capacità competitiva non solo delle singole imprese, ma dell'intero Sistema

Paese. «La filiera bresciana e lombarda della componentistica automotive rischia di dovere pagare anche questo prezzo» spiega Marco Bonometti, presidente del Gruppo Omr, fornitore automotive da circa 800 milioni di fatturato. «Il tema — spiega — è di politica industriale: per un Paese come l'Italia, privo di materie prime, l'industria di base è fondamentale. Privarsi di un asset come la principale acciaieria significa rendere la dorsale manifatturiera ancora più vulnerabile. Si tratta di un tema critico, a maggior ragione in uno scenario come quello attuale, che vede un rischio di indebolimento dell'industria europea, in parallelo con il percorso di transizione energetica Ue e con la filiera corta che sta diventando un fattore strategico ineludibile». «Siamo in apprensione — gli fa eco Roberto Vavassori, presidente di Anfia —: la disponibilità di acciaio è fondamentale per l'operatività dei nostri associati e rischiare di perdere ulteriore competitività, sia a livello nazionale che europeo, non è accettabile». Il rischio è anche trovarsi in futuro di nuovo in balia di una dinamica di prezzo di difficile controllo, come nell'ultima recente stagione. «Ora

la situazione si è normalizzata — conclude Vavassori — ma non possiamo dirci soddisfatti della capacità competitiva del settore, soprattutto sul fronte energetico. Dobbiamo dare prova di compattezza, come stiamo facendo in questi giorni con l'avvio del tavolo per l'automotive». Tornando al legame con l'ex Ilva, in questi anni il flusso di forniture da Taranto verso la filiera italiana dell'auto si è progressivamente deteriorato e il timore che la crisi di governance tra il socio privato e il Governo possa dare il colpo di grazia a questo legame storico è diffuso. «Si può dire — riflette Paolo Sangoi, presidente di Assofermet, l'associazione che raggruppa le realtà della distribuzione e della prelavazione siderurgica — che Ilva e Fiat siano cresciute insieme; negli anni l'una ha contribuito al successo dell'altra e insieme hanno reso fiorente la filiera. Ma 15 anni fa il 60% del consumo dipendeva da Ilva, oggi invece il legame è minimo, come è evidente dai dati produttivi, mentre sul mercato registriamo regolarmente la presenza di altri player europei e anche di produttori asiatici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



115343