

RICERCA



# FILIERA AUTOMOTIVE: UN

**Per la moltitudine di aziende che operano nel mondo auto gli anni difficili non sono affatto finiti. Ma l'Osservatorio della filiera automotive italiana 2010 testimonia anche il fatto che esistono ancora territori, non solo fisici, in grado di garantire opportunità di ripresa**

Alzi la mano chi, soltanto 4 o 5 anni fa, avrebbe immaginato Fiat impegnata nel processo di ristrutturazione di uno dei più importanti gruppi automobilistici degli Stati Uniti come Chrysler, o chi invece avrebbe scommesso sugli attuali imponenti investimenti delle Case auto su veicoli dotati di sistemi di propulsione completamente elettrici, o chi ancora avrebbe creduto che il colosso giapponese Toyota, raggiunta la leadership mondiale, si sarebbe dovuto confrontare con una crisi finanziaria, ma anche di affidabilità delle sue vetture, di proporzioni impressionanti.

E si potrebbero citare molti altri accadimenti in grado di testimoniare quanta acqua sia passata sotto i ponti in questi ultimi anni e soprattutto, continuando nella metafora, con quale velocità questo fiume scorra sempre più velocemente tra rapide e cascate che metterebbero in crisi anche i canoisti più esperti. Ed è proprio la crisi economica, quella che ha inondato la vita di tutti noi a partire dal 2008, il motore principale di questi grandi cambiamenti che hanno interessato e continuano ad interessare il mondo automotive, alle prese ormai con una pro-

Anfia

fonda trasformazione a livello globale.

Un'asserzione, questa, confermata anche da uno dei più importanti studi di settore in ambito nazionale come l'Osservatorio della filiera automotive italiana 2010, strumento di indagine realizzato da Step Ricerche per conto della Camera di commercio di Torino, presentato per la prima volta lo scorso 8 luglio a Modena durante l'assemblea del Gruppo Componenti Anfia.

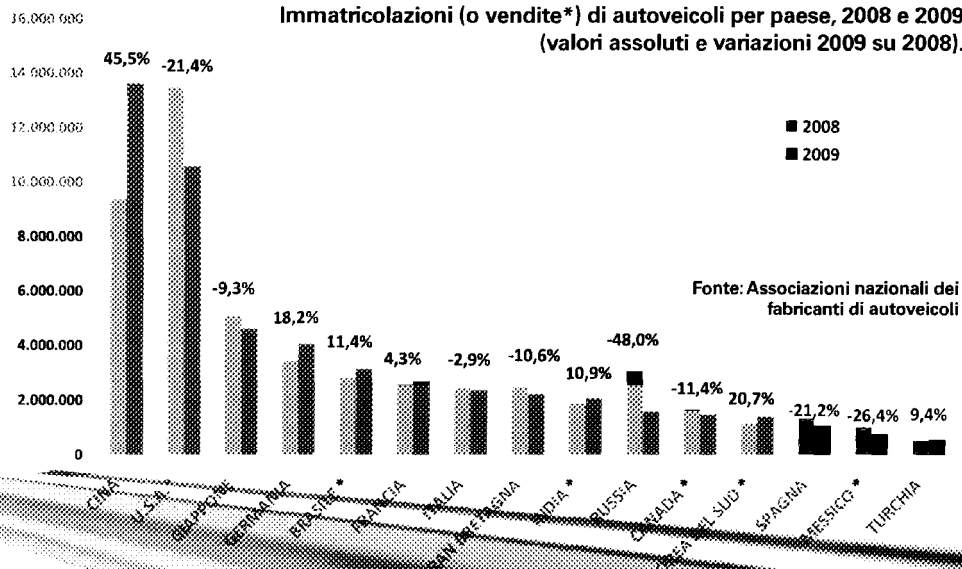
Il convegno ha consentito di approfondire, analizzando i risultati della ricerca, gli aspetti di crisi, ma anche di opportunità, con i quali si sta confrontando il mondo dell'auto, partendo da una visione globale del settore, ma concentrando l'analisi soprattutto sulla filiera italiana della componentistica. Ecco, in estrema sintesi, cosa ne abbiamo ricavato.

## I NUMERI PARLANO CHIARO

Dall'autunno del 2008 la crisi finanziaria che ha contagiato i beni durevoli ha raggiunto anche un prodotto ciclico come l'auto. Dopo 6 anni di crescita del mercato mondiale, il trend

# FIUME CHE CORRE VELOCE

Immatricolazioni (o vendite\*) di autoveicoli per paese, 2008 e 2009  
(valori assoluti e variazioni 2009 su 2008).



si è invertito e nell'arco di due anni le immatricolazioni di autoveicoli sono passate dagli oltre 62 milioni registrati nel 2007 a meno di 57 milioni nel 2009.

La produzione ha accusato una battuta d'arresto ancora maggiore: dopo aver raggiunto la quota record di 73 milioni di autoveicoli nel 2007, è scesa a 61 milioni nel 2009, con una riduzione globale di quasi 10 milioni di autoveicoli (-13,5%) rispetto al 2008. La frenata prolungata dei mercati ha fatto scendere la capacità produttiva impiegata a tassi inferiori al 70%, ben al di sotto della soglia di redditività delle imprese che si colloca attorno all'80%, con inevitabili ripercussioni sui conti delle aziende assemblatrici e produttrici di componenti.

Pur rientrando nel quadro di una crisi generalizzata, non tutti i mercati continentali e nazionali hanno seguito il medesimo andamento. Tra i mercati maturi alcuni hanno accusato perdite significative (-21,4% negli Stati Uniti) mentre altri hanno contenuto la flessione (-3,4% in Europa occidentale) grazie agli incentivi governativi per l'acquisto di autoveicoli. Al contrario le nazioni emergenti, ad eccezione della Russia (-48%), hanno continuato a registrare tassi di crescita in netta controtendenza (dal +11% di India e Brasile al +45,5% della Cina), arrivando a incrementare il proprio peso sul totale delle immatricolazioni nel mondo dal 29% al 36% nell'arco di dodici mesi.

E per il prossimo futuro? Nonostante il Fondo Monetario Internazionale preveda per l'anno in corso una ripresa

del PIL mondiale intorno al 4%, secondo la maggior parte degli operatori il 2010 sarà per il settore automotive un anno di transizione, su cui peseranno il progressivo esaurirsi degli incentivi governativi e l'effetto negativo dell'incertezza e degli alti livelli di disoccupazione sulla fiducia dei consumatori. Si presume che non si tornerà ai livelli di immatricolazione e produzione anteriori alla crisi prima del periodo fra 2011 e 2012. E, a ben guardare, si tratta di previsioni ottimistiche.

## COBA SUCCEDE IN ITALIA?

In Italia, come nel resto del mondo, il settore automotive è sempre più caratterizzato da un mercato con margini difficili da conquistare e difendere e da consumatori attenti alle novità. Il mercato nazionale ha seguito le sorti del resto dell'Europa occidentale, mantenendo una certa stabilità per quan-

**La filiera italiana della componentistica conta circa 2.600 imprese - per lo più piccole e medie - per un totale di circa 171.000 addetti diretti e un fatturato complessivo di 37,91 miliardi di Euro.**

to riguarda le immatricolazioni di autovetture, ma perdendo complessivamente circa il 3% a causa della forte flessione delle vendite di veicoli industriali e commerciali.

Nell'arco degli ultimi due anni la produzione nazionale è diminuita di un terzo, passando da 1,28 milioni di autoveicoli assemblati nel 2007 a 843 mila nel 2009.

L'acquisizione di una quota di capitale di Chrysler da parte di Fiat non rappresenta un punto di arrivo ma l'inizio di un percorso il cui traguardo è stato fissato nella produzione di 5,5-6 milioni di autoveicoli entro il 2014, grazie alle sinergie in termini di tecnologie e mercati con il gruppo americano. Ipotizzando il pieno successo del piano Fiat e il recupero degli altri operatori sui livelli pre-crisi entro il 2014, si arriverebbero a produrre in Italia 1,9 milioni di autoveicoli (il 36% in più rispetto al 2007).

La realizzazione di questo piano offrirebbe così all'intero settore maggiori opportunità in termini di commesse di parti e componenti ma anche investimenti aggiuntivi in servizi avanzati di ingegnerizzazione di prodotto, processo e design, che la nostra filiera è in grado di intercettare.

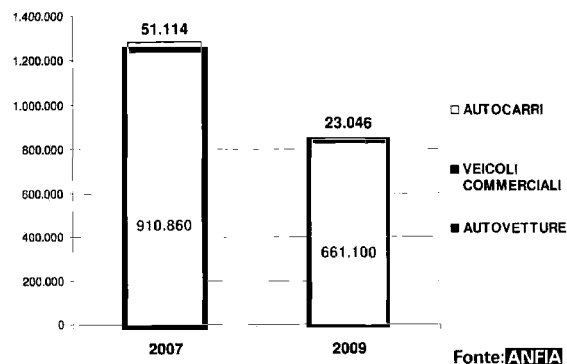
## LA FILIERA ITALIANA LEGATA A DOPPIO NODO CON FIAT

La filiera italiana della componentistica conta circa 2.600 imprese, soprattutto piccole e medie, per un totale di circa 171.000 addetti diretti e un fatturato complessivo di 37,91 miliardi di Euro, di cui il 3% circa viene investito in ricerca e sviluppo.

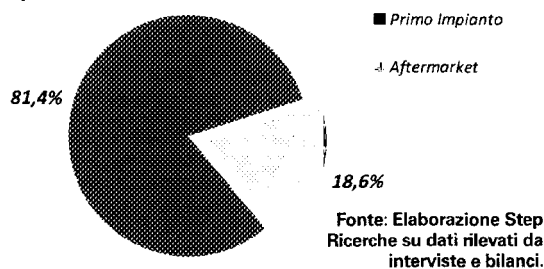
Si tratta di un insieme di aziende fornitrici di parti, sistemi, moduli e servizi di ingegneria e design con un fatturato totale che si aggira intorno ai 40 miliardi di euro.

Dalla seconda metà degli anni Novanta queste realtà hanno moltiplicato gli sforzi per migliorare la diversificazione del proprio portafoglio prodotti e clienti, cercando e trovando sbocchi all'estero. Tuttavia il livello della produzione nazionale di autoveicoli rimane fondamentale, come avviene per la stragrande maggioranza delle filiere manifatturiere. L'inizio del 2010 è stato caratterizzato da sentimenti e aspettative contrastanti: se da una parte si sta vivendo uno dei periodi più difficili degli ultimi quarant'anni in termini di produzione finale e fatturati delle imprese fornitrici, dall'altra il nuovo piano industriale del Gruppo Fiat rappresenta un'opportunità

### Produzione italiana di autoveicoli 2007 e 2009, scomposta in categorie (valori assoluti espressi in unità prodotte).



### Ripartizione del fatturato 2008 per primo e secondo impianto (aftermarket).



per investire i recenti trend negativi.

Di fronte alle difficoltà congiunturali, comunque, le imprese non sono state immobili: la maggior parte è intervenuta per ristrutturare e apportare innovazioni al processo produttivo, ma non sono mancati il rinnovamento del catalogo aziendale e neppure la presentazione ai clienti di prodotti innovativi non ancora presenti sul mercato.

## DOVE LA CRISI SI È SENTITA DI MENO

Uno dei canali che invece ha patito meno di altri le conseguenze della crisi economica è quello relativo alla produzione per il cosiddetto secondo impianto. Si tratta della produzione rivolta non alle linee produttive ma a tutti coloro, officine o privati, che vogliono o devono sostituire una parte o una componente di un mezzo. È chiaro quindi che, soprattutto per i beni usurabili, ad esempio i pneumatici, sono acquisti necessari difficilmente eludibili o rimandabili.

Non è azzardato affermare che l'aftermarket beneficia del rallentamento del mercato delle vetture nuove: se un consumatore decide di rimandare l'acquisto di un mezzo dovrà spendere di più per la manutenzione e la sostituzione di parti di quello vecchio. Secondo le valutazioni di Anfia il settore ha riportato una flessione del fatturato del 5% circa. Non stupisce quindi constatare che sul totale della filiera la parte del fatturato derivante dal mercato per il secondo impianto è passata in un solo anno dal 13% del 2008 al 18,6% del 2009. Questo comparto è storicamente forte in Italia grazie alla capacità delle aziende di essere flessibili e rispondere in tempi veloci e con lavorazioni diverse alla domanda di mercato. Si tratta di caratteristiche particolarmente apprezzate quando è necessario rapportarsi a un numero di modelli e relativi componenti molto più elevato rispetto a quelli ancora in produzione nelle linee di assemblaggio. Ma non bisogna dormire sugli allori. Ultimamente infatti i nostri produttori si devono confrontare con la concorrenza di prodotti provenienti da paesi, la Cina in particolare, dove materiali e manodopera sono molto più economici. Nonostante i pezzi di ricambio spesso abbiano una qualità nettamente inferiore rispetto a quelli prodotti in Italia, il prezzo rappresenta ancora una leva molto efficace. E lo sarà ancora per tanto tempo.

Il fiume del cambiamento corre veloce e costringe anche l'aftermarket a puntare su ricerca, sviluppo e innovazione, per fornire prodotti competitivi nel grande mare del mercato globale.

Renzo Dotti