



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana 2003



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana 2003

CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

Camera di commercio industria artigianato e agricoltura di Torino.
Tutti i diritti riservati. Vietata la riproduzione a terzi.

A cura di:

Giuseppe D'Agostino e Luca Sanlorenzo - STEP

Con la collaborazione di Daniele Robiglio

Coordinamento editoriale: Settore Studi, Camera di commercio di Torino

Ideazione grafica: Animatif Comunicazione

Stampato nel mese di ottobre 2003 da Mariogros - Torino

Indice

<i>Premessa</i>	1
-----------------------	---

Parte prima

Il mercato autoveicolistico

1. Il mercato mondiale - Produzione e domanda di auto e veicoli industriali e commerciali	3
1.1 La produzione	3
1.2 La domanda	12
2. Il mercato italiano - Produzione e domanda di auto e di veicoli industriali e commerciali	15
2.1 La produzione	15
2.2 La domanda	21
3. Il 2002 dei principali costruttori	24
4. I mercati emergenti: la Cina	33

Parte seconda

Alcune tendenze nell'automotive

5. Le tendenze nel settore autoveicolistico e il loro impatto sui componentisti	39
5.1 Premessa	39
5.2 L'impatto della compressione dei margini	39
5.3 Outsourcing: la grande corsa è finita?	41
5.4 L'emergere dei bisogni pubblici	43

Indice

Parte terza

I numeri della componentistica

6. Notizie dai mercati: dati dai principali paesi produttori	53
7. Il mercato italiano dei componenti	58
7.1 L'inquadramento congiunturale italiano	58
7.2 La produzione e la domanda italiana di componenti	62
Le esportazioni per aree	70
7.3 Le opinioni dei protagonisti	78
8. La componentistica piemontese	87
8.1 I valori della componentistica piemontese	87
8.2 Note dalla mappatura della Componentistica piemontese	93

Parte quarta

Il diario 2002-2003	105
---------------------------	-----

<i>Appendice statistica</i>	119
-----------------------------------	-----

<i>Note</i>	127
-------------------	-----

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

Premessa

Questo rapporto, il settimo pubblicato dalla Camera di commercio di Torino, avvia un'evoluzione pluriennale dell'Osservatorio della Componentistica Autoveicolistica italiana. Evoluzione che si rende necessaria alla luce del passaggio dell'Italia da paese a vocazione automobilistica a paese a vocazione componentistica.

Nel passare da una struttura statica, fortemente gerarchizzata e con flussi informativi strettamente *top-down* ad una nuova struttura dinamica, a "catena ramificata", con flussi "caotici" aumentano infatti i fabbisogni informativi delle imprese e diminuisce la capacità interna di soddisfarli.

Il rapporto è composto da 4 parti.

La prima parte è focalizzata sul mercato degli autoveicoli, sia dal lato della produzione sia da quello della domanda. In questa parte abbiamo ritenuto particolarmente importante uscire dall'Italia e dai principali mercati serviti dalla nostra industria automobilistica, per descrivere un mondo che si presenta come molto differenziato, dove ad alcune situazioni di crisi conclamata fanno da contraltare il grande sviluppo di altri mercati – Asia ed Europa Centrale – e dove alle difficoltà di alcuni grandi produttori corrisponde la crescita di altri. Infine abbiamo voluto dedicare un breve paragrafo – un segno di attenzione – alla Cina, che nel 2002 è diventata il secondo produttore di veicoli industriali e commerciali.

La domanda di componenti è derivata da quella degli autoveicoli; è quindi ai mercati più dinamici e ai produttori di maggiore successo che bisogna rivolgere gli sforzi di crescita.

La seconda parte propone alcuni spunti su tendenze nel settore autoveicolistico, che riteniamo possano avere un'importanza rilevante sulla dimensione e sulla natura della domanda di componenti nei prossimi anni.

La terza parte, il cuore del rapporto, è dedicata al dimensionamento del settore della componentistica. Si compone di 3 sezioni; la prima raccoglie le limitate informazioni pubbliche

sulle dimensioni dei principali mercati europei; la seconda è incentrata sulla quantificazione del mercato italiano ed è arricchita da un riassunto ragionato di un set di interviste a testimoni qualificati del settore; la terza è dedicata alla componentistica piemontese, con estratti dal progetto dall'idea all'auto e un approfondimento dedicato al CRF – Centro Ricerche Fiat - che potrebbe assumere una nuova centralità nelle strategie di sviluppo del settore in Piemonte e che stanno portando alla formalizzazione di un'organizzazione di tipo distrettuale.

Nell'ultima parte abbiamo voluto proporre un diario dei principali eventi del settore nel periodo a livello mondiale, che integra e completa il resto del rapporto.

Ringraziamenti

Si ringraziano per la disponibilità e la collaborazione tutti coloro che, fornendo dati, informazioni e valutazioni, hanno contribuito alla redazione del rapporto. La responsabilità di quanto pubblicato e di eventuali omissioni e inesattezze resta comunque interamente degli autori.

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

Il mercato autoveicolistico

1. Il mercato mondiale - produzione e domanda di auto e veicoli industriali e commerciali

1.1 La produzione

Nel 2002 la produzione mondiale di auto (41,0 milioni di veicoli) e veicoli industriali e commerciali (17,8 milioni) ha ripreso il trend di crescita che aveva caratterizzato senza soluzione di continuità il periodo dal 1993 al 2000. La crisi del 2001, aggravata dallo shock improvviso, inatteso ed imprevedibile dell'11 settembre, è stata ampiamente recuperata nella produzione auto (con un + 5,1% nel 2002 a fronte di un -3,7% nel 2001) ; si è così superato il massimo storico (40,5 milioni) raggiunto nel 2000. Nei veicoli industriali e commerciali (VIC) il recupero è stato più contenuto (+ 6,1% nel 2002 a fronte di un -10,8% nel 2001) e la produzione si è posizionata sotto il picco di 18,5 milioni registrato nel 2000.

Questi risultati apparentemente brillanti sono tuttavia il frutto di pesanti campagne d'incentivazione dei produttori e di provvedimenti governativi di sostegno della domanda, che nella maggior parte dei Paesi industrializzati hanno parzialmente e temporaneamente frenato il manifestarsi dei noti problemi strutturali di sovraccapacità produttiva e di saturazione dei mercati. L'auto ha probabilmente concluso un ciclo attivo, culminato con il quasi record del 2002, ed ora si avvia, nelle parole di Jean Martin Folz (Gruppo PSA), a una probabile flessione di medio periodo.

La sostanziale stagnazione delle economie americane ed europee, indebolite da disoccupazione in crescita, calo della domanda e degli investimenti, sottoutilizzo della capacità produttiva e riduzione dei margini di profitto portano primari analisti a dipingere scenari molto negativi con un calo della domanda di auto per l'area Nafta¹ del 4,9% nel 2003 e del 3,1%

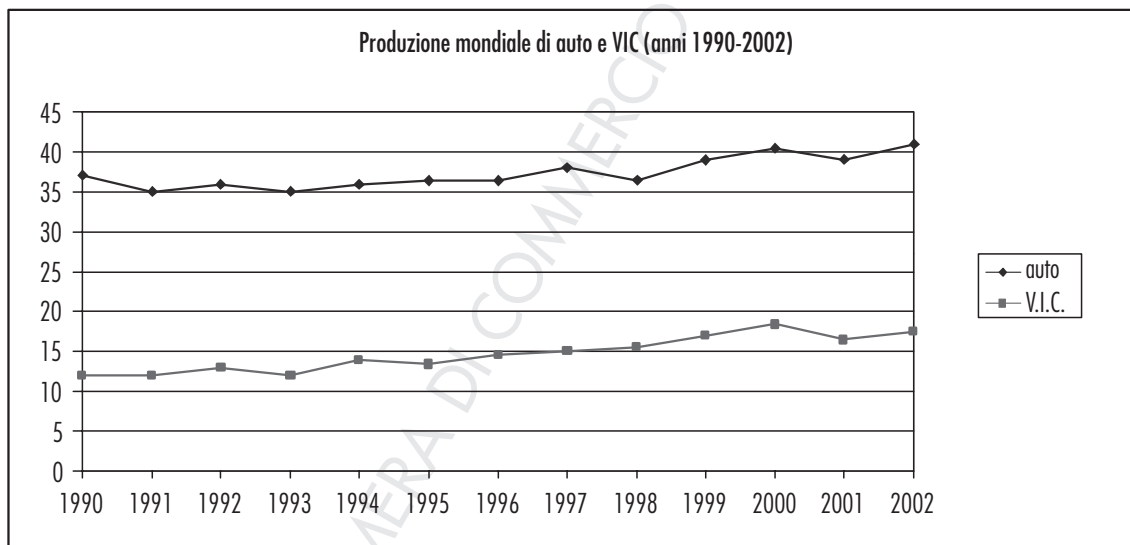
Nota

⁽¹⁾ North america free trade agreement (Nord America, Canada e Messico).

Parte prima

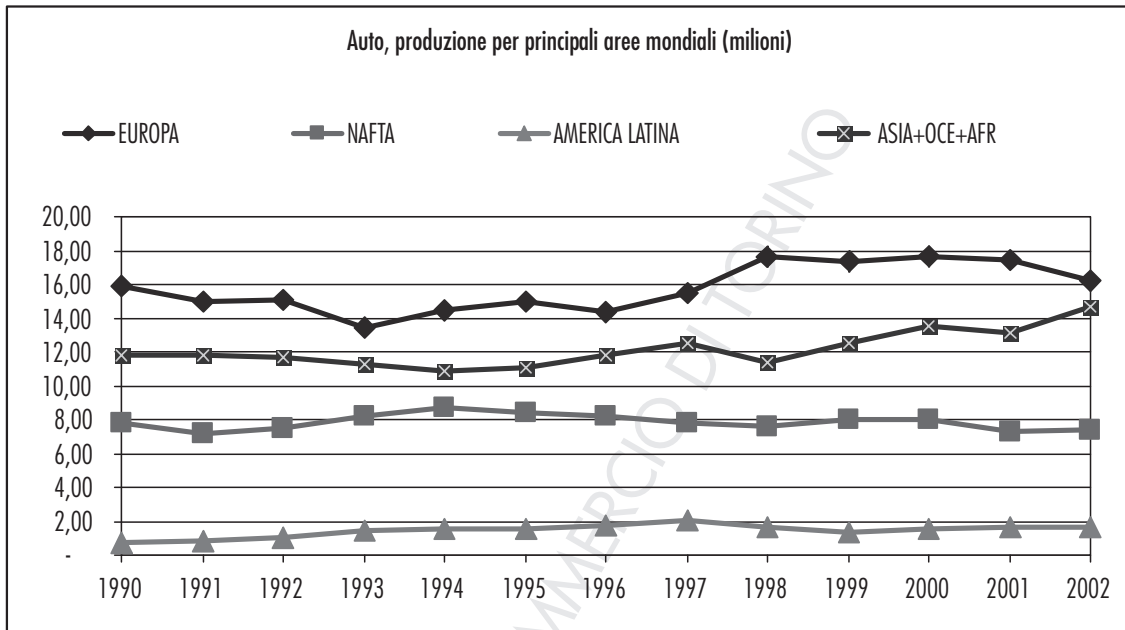
nel 2004, e per l'Europa del 4,2% nel 2003 e in crescita dell'1,9% nel 2004, grazie ad una ripresa in Germania e in Francia nel 2004 e dell'Est Europa del 4,4% nel 2003 e del 2,1% nel 2004, mentre per l'Italia è previsto un calo del 10% e dello 0,1%.

I dati 2002 mostrano inoltre come lo spostamento dell'asse produttivo verso i paesi con i più bassi costi di produzione ma soprattutto con le maggiori potenzialità di sviluppo in termini di bacini d'utenza, abbia subito un'accelerazione senza precedenti. L'apertura di nuovi stabilimenti e l'intensificarsi degli investimenti e della produzione da parte dei produttori e dei fornitori globali nei paesi dell'area asiatica, confermano come i mercati cosiddetti "emergenti" siano ormai da considerarsi una realtà.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

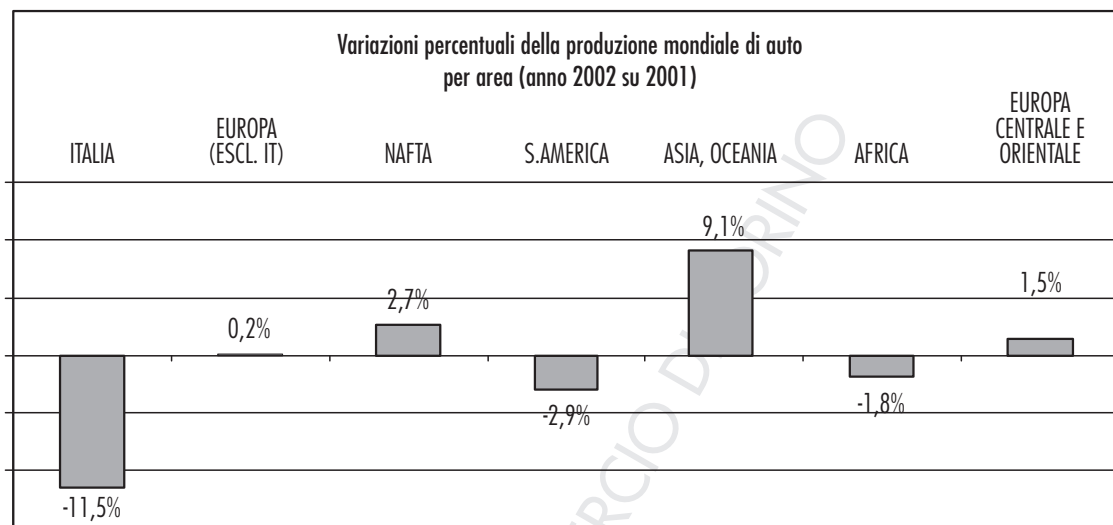
Il mercato autoveicolistico



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

L'analisi per aree territoriali fa emergere variazioni di una certa portata, evidenziando in maniera significativa la crescita produttiva di Paesi considerati da troppi anni solo emergenti e le preannunciate difficoltà di alcuni mercati maturi. Senza il dato negativo dell'Italia (-1%), l'Unione Europea (-2%) registrerebbe un incremento frazionale, (+0,2%); in calo il Sud America (-3%), che sconta la drammatica situazione socio-economica dell'Argentina (-34%); in crescita l'Europa Centrale e Orientale (+1%) malgrado la flessione della Polonia (-1,5%) conseguente alla contrazione della produzione di Fiat Auto, l'area Nafta (+3%) ma soprattutto l'area Asia-Oceania con un significativo +9%.

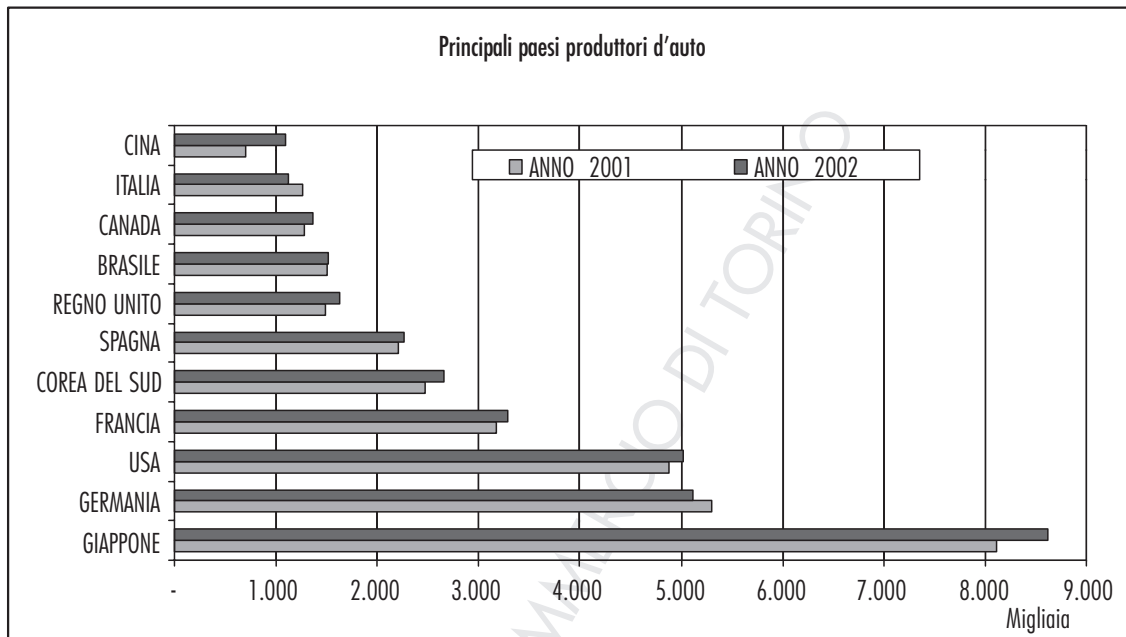
Parte prima



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

I principali paesi produttori d'auto sono il Giappone, che, con una crescita nel 2002 del 6% raggiunge la produzione di 8,6 milioni di auto e la Germania, che, malgrado una flessione del 3%, mantiene il secondo posto con 5,1 milioni di unità, davanti agli Stati Uniti (5 milioni in crescita del 3% sul 2001). Seguono, tutti con un trend positivo sul 2001, Francia (3,3 milioni, +3%), Sud Corea (2,6 milioni, +7%), Spagna (2,3 milioni, +3%), Regno Unito (1,6 milioni, +9%), Brasile (1,5 milioni, +1%) e Canada (1,4 milioni, +7%). L'Italia con poco più di 1,1 milioni di veicoli prodotti, rischia di uscire a breve dai primi 10 produttori, a favore della Cina (1,1 milioni), che fa registrare una crescita straordinaria del 55%. Con una produzione di circa 1 milione di veicoli, ma in assenza di uno spiccato trend di crescita, seguono infine Russia, Messico e Belgio.

Il mercato autoveicolistico



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

L'analisi della produzione dei principali paesi europei evidenzia come, dopo la generalizzata recessione dell'anno 1993, gli andamenti produttivi si siano molto differenziati da paese a paese.

La Germania presenta una crescita continua dal 1993 al 2001 ed un calo del 3% nel 2002.

La Spagna presenta un simile andamento positivo, che l'ha portata a ricoprire stabilmente la terza posizione.

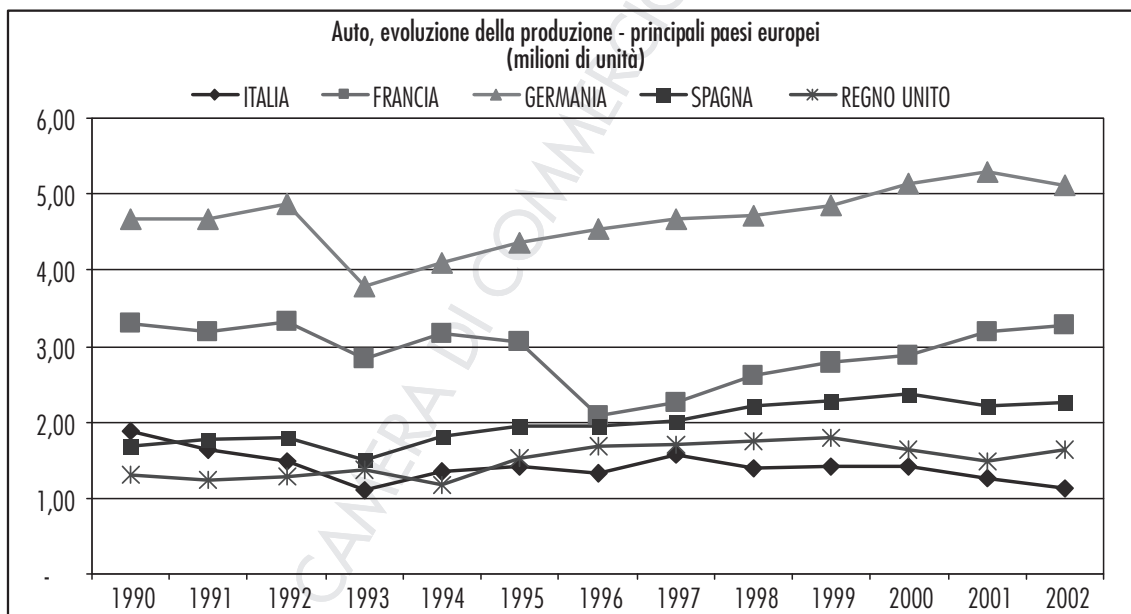
La Francia, dopo un calo contenuto nel 1993 ed uno molto più sostanziale nel 1996, ha avviato una ripresa significativa, che l'ha portata nel 2002 ai suoi massimi storici di inizio anni '90, già raggiunti nel periodo 1990-1992.

Più contrastato l'andamento del Regno Unito, penalizzato alla fine degli anni '90 dalla crisi Rover e dalla sterlina forte.

Parte prima

In controtendenza l'Italia di cui parleremo più diffusamente in seguito.

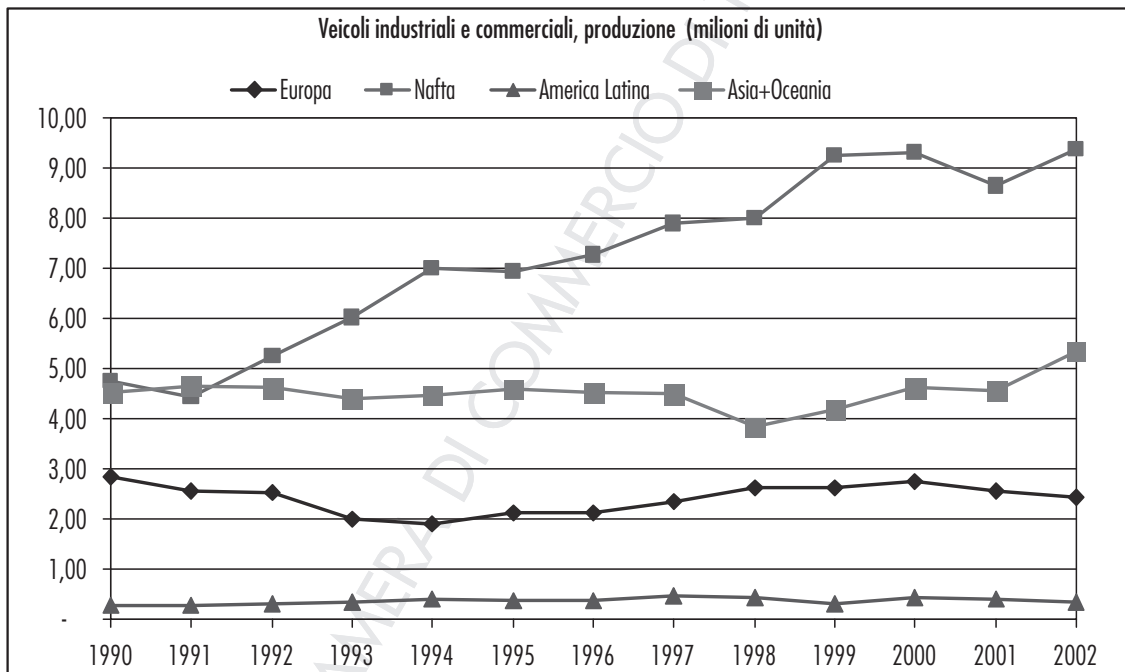
In Europa si sta rafforzando il polo automobilistico del Centro-Est (Polonia, Cechia, Slovenia, Ungheria). Dei dieci Paesi che entreranno a far parte dell'Unione Europea, il primo paese produttore di Auto è la Cechia (34%), che nel 2002 è passata davanti alla Polonia (28%). La Polonia resta tuttavia il Paese di maggior interesse per l'Italia in questa sub-area europea, data la presenza della Fiat, che a Tychy ha investito 250 dei 570 milioni investiti nella produzione del nuovo modello "Mini", che sostituirà la Panda (70.000 unità da produrre a partire da maggio 2002, 200.000 nel 2003). La Slovacchia è invece stata preferita (alla Polonia) dalla Peugeot-Citroën (PSA) per un investimento da 700 milioni in uno stabilimento da 300.000 unità annue. In Cechia, infine, sta nascendo l'impianto di assemblaggio della joint-venture tra PSA e Toyota che entrerà in produzione nel 2005.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

Il mercato autoveicolistico

Nei VIC, l'area di libero scambio nord-americano – NAFTA – conferma la sua leadership con 9,4 milioni di veicoli - oltre il 50% della produzione globale - in ripresa (+8,5%) dopo la flessione del 2001. Segue l'Asia-Oceania, che pur rappresentando in valore assoluto (5,3 milioni) poco più della metà del NAFTA, presenta nel 2002 una crescita percentuale sull'anno 2001 del 16,9%. L'Europa è la terza macro-area di produzione con 2,4 milioni di unità, ma con un calo del 5,2%. Questo valore nasce da due fenomeni antitetici: da una parte una tendenza negativa ancor più accentuata di tutti i paesi dell'Unione Europea (-6,5%), dall'altra valori produttivi crescenti negli ex-PECO (+5,8%).



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

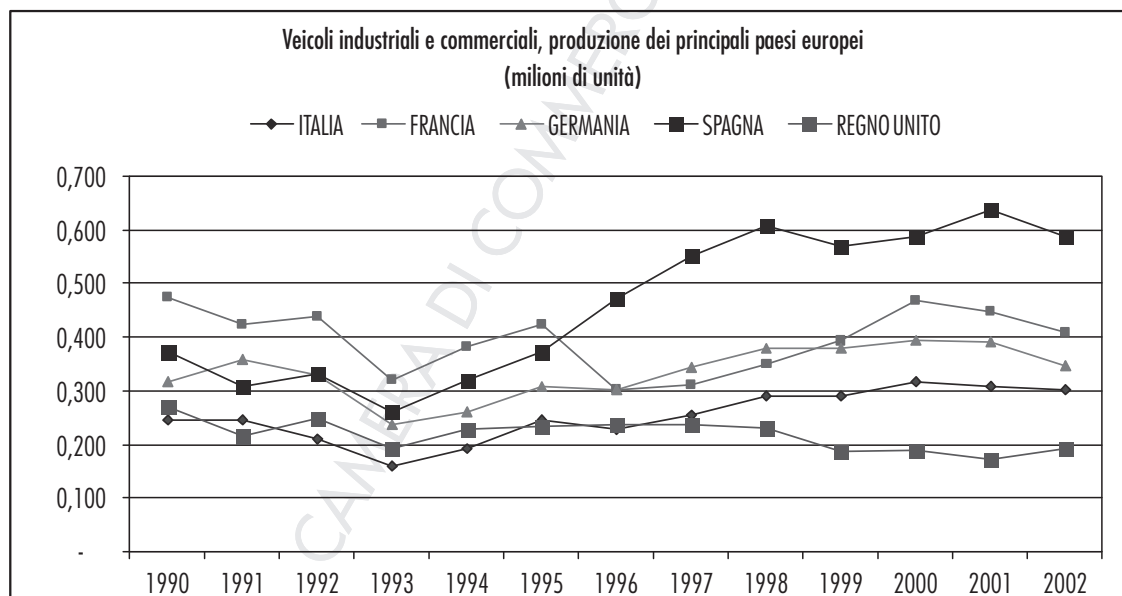
Gli Stati Uniti si confermano essere il principale paese produttore di VIC (7.3 milioni di veicoli), grazie al peso dei SUV e dei Pick Up, qui inclusi, che tradizionalmente sono considerati ve-

Parte prima

coli commerciali leggeri (VCL), con una crescita sul 2001 del 10,9%. Tuttavia il dato più rilevante è rappresentato dai tassi di crescita dei paesi emergenti: la Polonia fa registrare una crescita del 94,3%, la Turchia del 49,3%, la Cina del 32,5%, l'India del 16,5% e l'Indonesia del 11,5%.

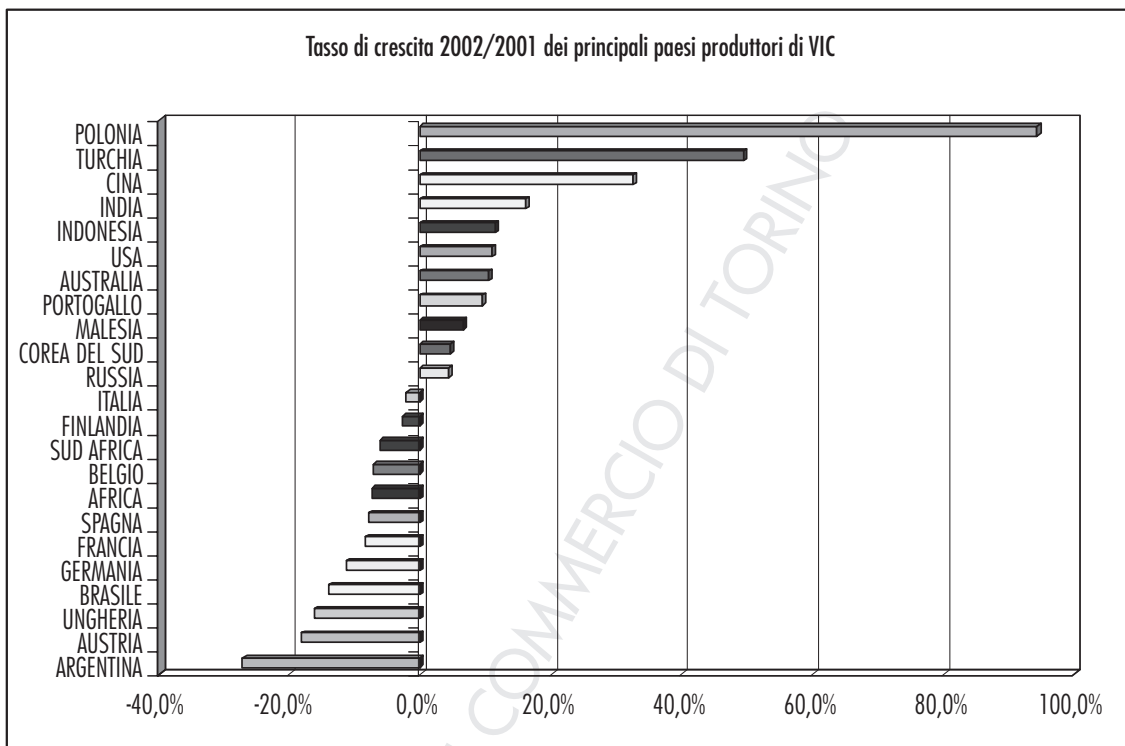
Con questa performance la Cina diventa il secondo produttore di VIC del mondo (2,2 milioni di veicoli a fronte di 1,6 milioni nel 2001), scavalcando il Giappone (1,6 in calo dell'1,2%). Seguono Canada (1,3 milioni, +0,1%), Messico (861 mila, +2,4%), Spagna (588 mila, -7,9%), Corea del Sud (496 mila, +4,5%), Francia (408 mila, -8,5%), Germania (346 mila, -11,4%) e Italia (301 mila, -2,2%).

Analizzando la produzione europea di VIC non si rilevano variazioni nelle gerarchie, con la Spagna sempre leader, ma si evidenziano rilevanti variazioni percentuali negative delle quantità vendute in tutti i paesi, che confermano l'andamento già osservato nel 2001.



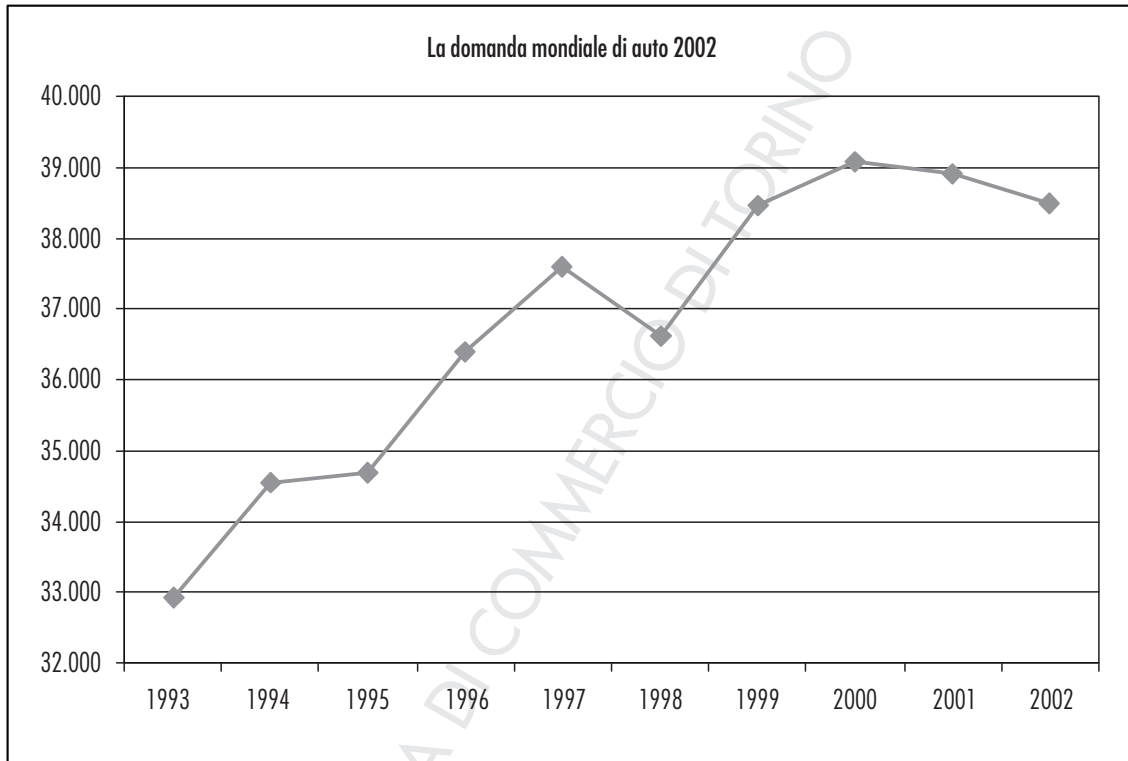
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

Il mercato autoveicolistico



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

1.2 La domanda



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati UNRAE

Nel 2002, la domanda mondiale di auto è stata di 38,4 milioni di unità, con un calo del 1,1% rispetto al 2001. Tuttavia il dato auto non tiene conto delle immatricolazioni dei SUV che vengono normalmente classificati come veicoli commerciali leggeri, ma che, negli ultimi anni, hanno riscosso un notevole successo, ponendosi come valide alternative anche alle tradizionali berline e alle auto di lusso. La penetrazione dei SUV, inizialmente limitata alla fascia

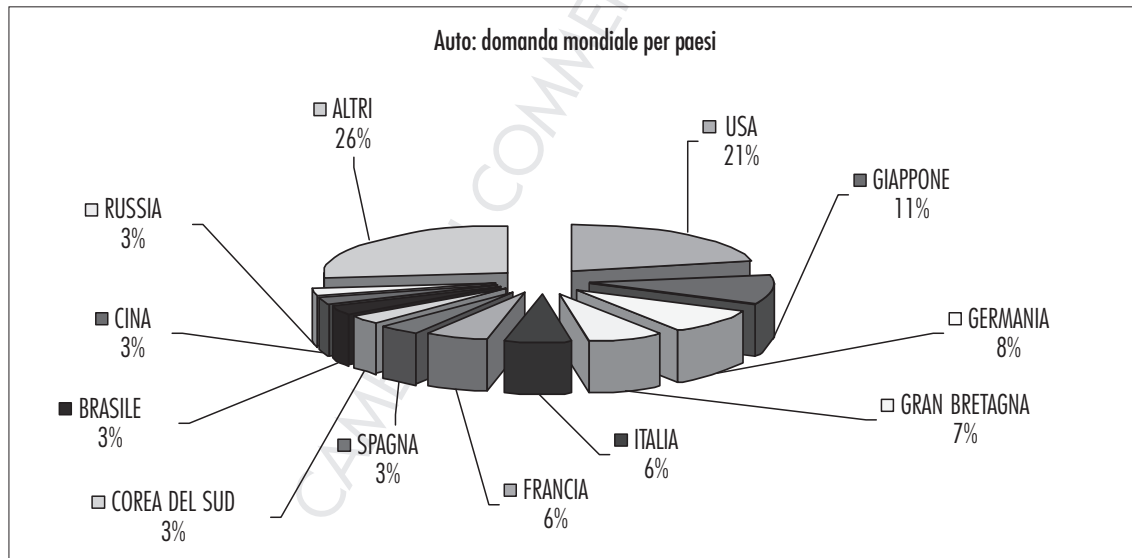
Il mercato autoveicolistico

media del mercato, si sta significativamente estendendo al mercato del lusso: nel 2002 hanno debuttato sul mercato la Volkswagen Tuareg e la Porsche Cayenne, che si aggiungono alle già presenti Mercedes ML, BMW X5 e Lexus 300. Mentre nel resto del mondo i VCL incidono mediamente per un 20% del mercato, negli USA rappresentano ormai più del 50%.

Comprendendo i veicoli commerciali leggeri, le immatricolazioni mondiali salgono a 55,7 milioni, con una flessione più contenuta (-0,4%) rispetto al solo settore auto.

L'analisi della domanda per area, evidenzia la grave crisi del sud America (-20%) e in misura minore dell'Europa occidentale (-2,8%). Anche l'area Nafta fa registrare un calo della domanda (-2,4%), pur avendo incrementato la produzione. L'unica area che ha aumentato il volume di immatricolazioni è stata l'Asia (+8%), trainata dalla Cina (+34%) e dalla Corea del Sud (+16%).

Il dato della domanda è strutturalmente inferiore a quello di produzione (38,4 milioni contro 41,0). La discrepanza è probabilmente da attribuire all'assenza di statistiche sulle immatricolazioni nei mercati minori.



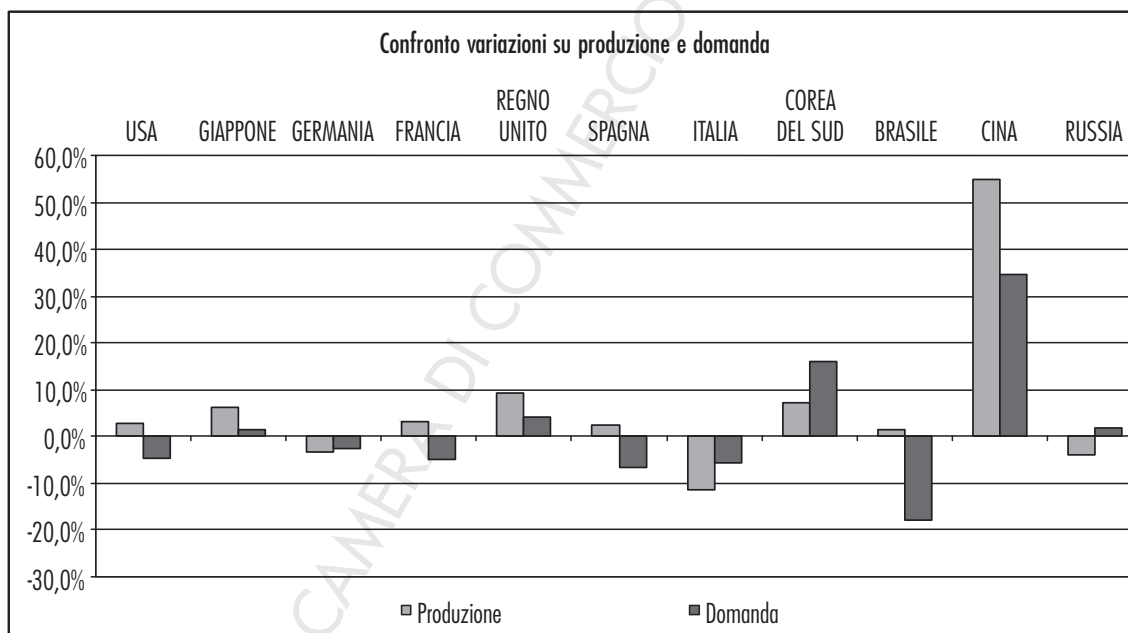
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati UNRAE

Parte prima

L'analisi della domanda per paesi, incrociata con i dati di produzione mostra tendenze particolarmente significative.

Gli USA (+3% produzione; -4,5% domanda), Francia (+3%; -4,9%), Spagna (+3%; -6,6%) e Brasile (+1%; -17,8%) hanno incrementato la produzione di auto pur avendo avuto una contrazione della domanda. Italia e Germania, seppure in misura diversa, hanno avuto una contrazione sia della produzione sia della domanda interna (rispettivamente -11%, -5,6%; -3%, -2,6%).

Regno Unito (+9% produzione; +4,3% domanda), Corea del sud (+7% produzione; +16% domanda) e Cina (+55% produzione; +34,6% domanda) fanno registrare incrementi in entrambi gli ambiti.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati UNRAE

2. Il mercato italiano – produzione e domanda di auto e di veicoli industriali e commerciali

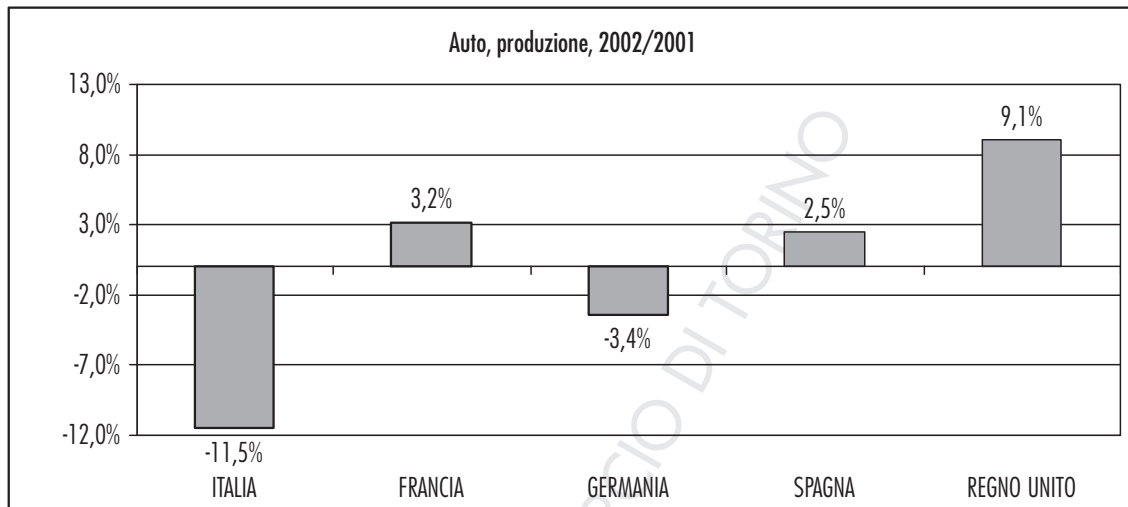
2.1 La produzione

La produzione italiana di autoveicoli nel 2002 è stata di 1.426.947 con una diminuzione rispetto al 2001 del 10%, che si somma al calo del 9% già verificatosi nel 2001. Se consideriamo solo il comparto auto, escludendo i veicoli commerciali ed industriali, le perdite sono ancora più rilevanti, -11,5%. La cronicità delle perdite di capacità produttiva, l'entità di tali perdite e il confronto con gli altri paesi europei testimoniano la significativa crisi che sta attraversando il principale costruttore italiano.

L'Italia, purtroppo, è "maglia nera" nella corsa dei paesi produttori. La causa principale è sicuramente da ricercare nella crisi del suo campione nazionale, che, attratto all'estero dalle sirene della globalizzazione e limitato all'interno dalle continue perdite di quote di mercato, dal 1997 ad oggi ha diminuito la produzione nazionale di 437 mila veicoli. È in questo ambito opportuno osservare che la protezione ad oltranza dell'industria nazionale non ha pagato. L'Italia è oggi l'unico, tra i grandi mercati europei a non avere sul proprio territorio stabilimenti produttivi di costruttori stranieri, con ovvi effetti negativi per la componentistica locale. In ultima analisi bisogna considerare i problemi congiunturali di sovrapproduzione per il mercato dell'auto e di recessione economica generale che ha avuto conseguenze negative sulla domanda di veicoli non solo in Italia ma anche nella maggior parte dei mercati europei. Se però all'estero la congiuntura negativa è stata la causa principale dei risultati negativi, come per esempio in Germania (-3,4%), in Italia ha assunto una maggiore gravità perché si è sommata ai problemi strutturali sopra esposti.

La quota dell'Italia in Europa in termini di produzione di auto è diminuita, tra il 1990 ed il 2002, di quasi il 55%, ovvero dal 13,9% all'7,6%. Dato un peso dell'economia italiana di circa il 9% su quella europea, si può affermare che il nostro Paese ha perso la connotazione di paese con specializzazione automobilistica.

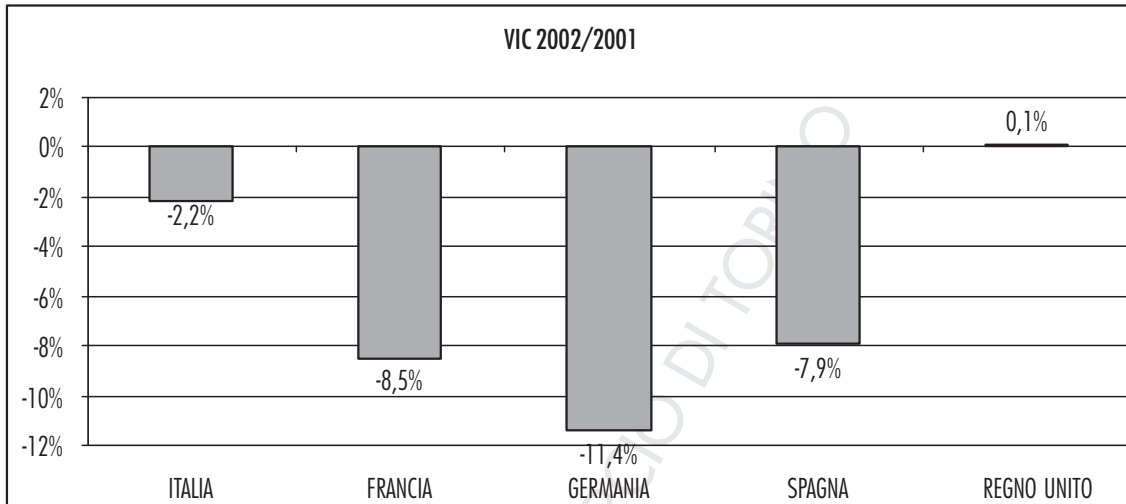
Parte prima



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

Anche nella produzione di VIC, l'Italia (301.179) presenta una flessione (-2,2%), tuttavia di entità molto inferiore rispetto a Germania (346.071, -11,4%), Francia (408.963, -8,5%) e Spagna. Quest'ultima, malgrado abbia registrato un calo del 7,9%, resta il primo produttore europeo di VIC (con 588.337).

Il mercato autoveicolistico



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

I FATTORI STRUTTURALI DELLA CRISI FIAT

a cura di Aldo Enrietti

Università di Torino, Dipartimento di Economia

Fiat Auto non è nuova a momenti di crisi, basti pensare a quella del 1980, centrata sulle relazioni sindacali, ed a quella di inizio anni '90.

Tra la fine del 2001 e il primo semestre del 2002 è stata resa pubblica in tutta la sua gravità, un'altra fase di grande difficoltà di Fiat Auto che tuttavia ha origini lontane che vanno oltre i problemi congiunturali del mercato auto.

Il quadro di generale debolezza dell'economia mondiale, che si è riflessa anche sul mercato automobilistico, ha soltanto ulteriormente aggravato la situazione dei conti di Fiat Auto e l'esposizione debitoria del gruppo. Il Consiglio di Amministrazione

Straordinario della capogruppo, Fiat Spa, lunedì 10 Dicembre 2001 ha lanciato l'allarme e predisposto un piano anticrisi che prevedeva, sul fronte industriale, razionalizzazioni, ristrutturazioni e chiusure di impianti, la riorganizzazione di Fiat Auto, divenuta operativa a metà febbraio 2002 con la nomina dei responsabili e dell'alto management delle quattro Business Unit in cui è stata articolata l'attività del Settore (Fiat/Lancia/Veicoli Commerciali, Alfa Romeo, Sviluppi Internazionali e Servizi per i clienti) e la realizzazione, in tutti i Settori del Gruppo, del programma "Next" di reingegnerizzazione dei processi fondamentali, dallo sviluppo dei prodotti alla produzione, dagli approvvigionamenti alla logistica, dalla manutenzione all'acquisizione e alla gestione degli ordini, con l'obiettivo di ottenere risparmi complessivi per 1,5 miliardi di euro entro il 2004.

Ma l'aspetto principale della crisi attuale è di essere soprattutto di tipo industriale e di struttura dell'impresa.

I principali punti strutturali di debolezza di Fiat Auto possono essere sinteticamente individuati in:

a) Ridotta efficienza

I problemi di Fiat Auto a carattere strutturale erano evidenti a partire dalla seconda metà degli anni '90 attraverso l'analisi di alcuni indici di bilancio, comparando la Fiat con i maggiori produttori di auto mondiali.

Un primo riscontro utile è relativo alla vita media del patrimonio tecnico quale indicatore del livello dell'innovazione tecnologica incorporata negli impianti: se nel 1993 tale vita media corrispondeva per Fiat Auto a 15,5 anni, scesi a 13 nel periodo 1994-1997, nel 1998 e 1999 è risalita a 15 e 16 anni, mentre, per il campione di confronto il livello si è mantenuto tra gli 11 ed i 13 anni. Se ne deduce che è aumentata l'obsolescenza degli impianti Fiat.

Un secondo indicatore utile è l'indice di copertura delle scorte attraverso cui è possibile avere una misura del livello delle rimanenze³: negli ultimi dieci anni le giacenze di Fiat Auto sono oscillate tra i 160 ed i 220 giorni mentre i concorrenti comprimevano

Il mercato autoveicolistico

fortemente tali livelli. Nei primi 10 mesi del 2001 GM è passata da 104 a 65 giorni, Ford da 81 a 53, Chrysler da 78 a 66.

Anche la redditività delle vendite (quanto si guadagna per ogni 100 lire di vendite) segnala elementi di difficoltà per l'impresa: essa è bassa, quando positiva (tra lo 0,17% e il 2,89%), mentre i concorrenti hanno aumentato la loro redditività nella seconda parte degli anni '90 portandosi a livelli intorno al 5-6%.

b) L'internazionalizzazione ambivalente

Negli anni '90 Fiat Auto ha assunto sempre meno un carattere nazionale, elemento di debolezza che aveva caratterizzato l'impresa nel passato, andando invece nella direzione di un significativo aumento della internazionalizzazione. Le caratteristiche assunte da tale processo sono state però fonte di significativi problemi: l'internazionalizzazione è stata infatti fortemente orientata verso i cosiddetti paesi emergenti, cioè quelli con la previsione, all'inizio degli anni '90, di più elevati tassi di crescita, in rapporto alla maturità dei mercati dei paesi sviluppati.

Tale scelta, se lungimirante nel lungo periodo, ha dovuto però fare i conti con una serie di forti difficoltà dei paesi dove ci sono insediamenti della Fiat Auto: hanno iniziato Brasile e Argentina nel '97, seguiti dalla Turchia e dall'India e, nell'ultimo anno, dalla Polonia e di nuovo dall'Argentina.

Nonostante la lusinghiera posizione di Fiat in Brasile, dove ha soppiantato Volkswagen come marchio leader sul mercato, la debolezza degli altri paesi e le vicende internazionali hanno fortemente limitato il successo del progetto Palio.

c) Debolezza della gamma produttiva

Se ne può dedurre, quindi, una debolezza legata soprattutto ai modelli realizzati in Italia che, con l'eccezione della Punto e recentemente dei nuovi modelli Alfa 156 e 147, non hanno avuto un grande successo: emblematico è il caso dei modelli del marchio Fiat del segmento C (ora Stilo e prima Bravo/Brava, Tipo e Ritmo) che non sono mai riusciti a inserirsi e mantenere in modo duraturo una buona posizione in questo segmento.

La difficoltà a salire di gamma nella composizione della produzione ha anche la conseguenza di ribadire la tradizionale immagine di una Fiat specializzata in vetture dei segmenti più bassi.

Parte prima

Comparando infatti il 1991 con il 2001 si ha che dieci anni fa i segmenti A6 e B7 pesavano per poco meno del 55% sulla produzione in Italia e dieci anni dopo, il loro peso è cresciuto a quasi il 60%, con il B che pesa per il 52,9% grazie al successo della Punto. Permane quindi la realtà di una Fiat Auto dipendente molto da una vettura di un segmento molto battagliato e quindi anche meno remunerativo rispetto a quelli superiori.

Non va poi dimenticato che oltre ai problemi di gamma, Fiat Auto soffre di una insufficiente reputazione in termini di qualità dei propri prodotti. Ma la debolezza relativa della nostra industria automobilistica in Europa è legata anche alla difficoltà per Fiat Auto di supplire con i mercati esteri alla perdita di quote sul mercato nazionale; si è passati dal 50% della fine degli anni '80 al 35% negli ultimi anni, ma a ben il 30,2% nel 2002.

d) Eccesso di capacità produttiva

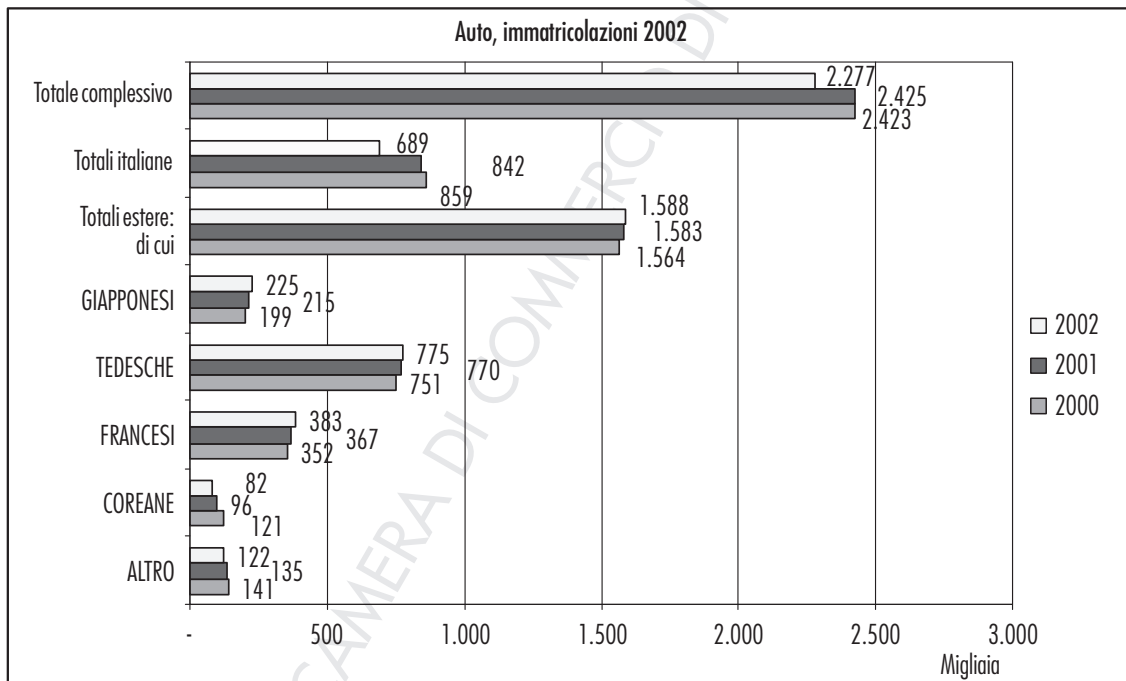
Il relativo insuccesso del progetto Palio, con volumi dimezzati rispetto alle previsioni e la difficoltà a mantenere elevati i volumi di vendita per i modelli dei segmenti medio-alti dei marchi Fiat e Lancia, hanno determinato un livello piuttosto elevato di capacità produttiva inutilizzata: Fiat Auto dichiara di operare attualmente al 70% della capacità e gli interventi decisi, ristrutturazioni e chiusure di stabilimenti, dovrebbero consentire di arrivare al 90% di utilizzo. Tale incremento significa un taglio di capacità produttiva di circa 500.000 vetture, come dimostrano i dati presentati nella relazione sul terzo trimestre 2002 di Fiat Auto, dove si espone il seguente piano di riduzione della capacità produttiva in Europa relativamente ad autovetture e veicoli commerciali:

	2001	2002	2003
Capacità produttiva	2.013.000	1.847.000	1.587.000
Vendite	1.290.000	1.228.000	1.247.000

Il mercato autoveicolistico

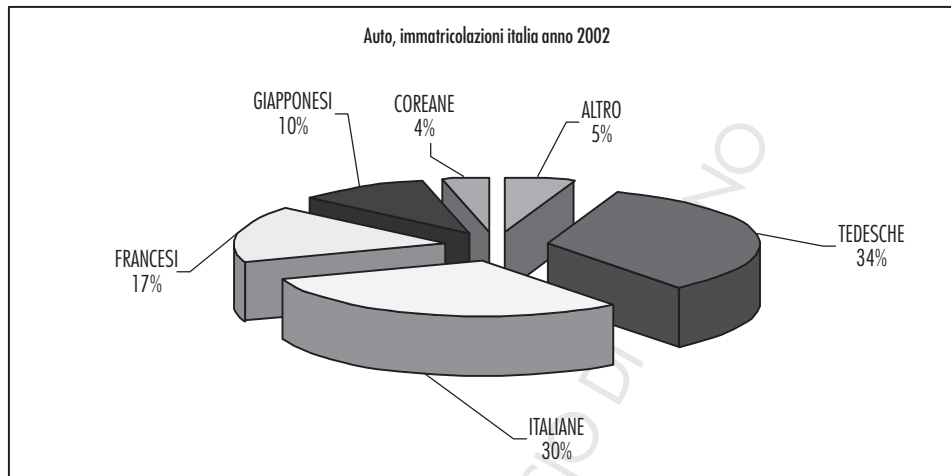
2.2 La domanda

La crisi produttiva analizzata precedentemente, che genera costanti perdite di quote di mercato a vantaggio dei produttori stranieri, viene ulteriormente aggravata da un calo congiunturale della domanda, condiviso dai principali mercati mondiali. Le immatricolazioni di auto in Italia sono state nel 2002 di 2,28 milioni di unità, in calo del 6,1% rispetto all'anno precedente. La quota delle immatricolazioni di vetture nazionali passa dal 34,7% al 30,2% (da 842.000 unità nel 2001, a 689.000 nel 2002). Traggono beneficio dal calo di vetture nazionali, le case giapponesi (+4,6%), francesi (+4,4%) e tedesche (+0,7%).



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e UNRAE

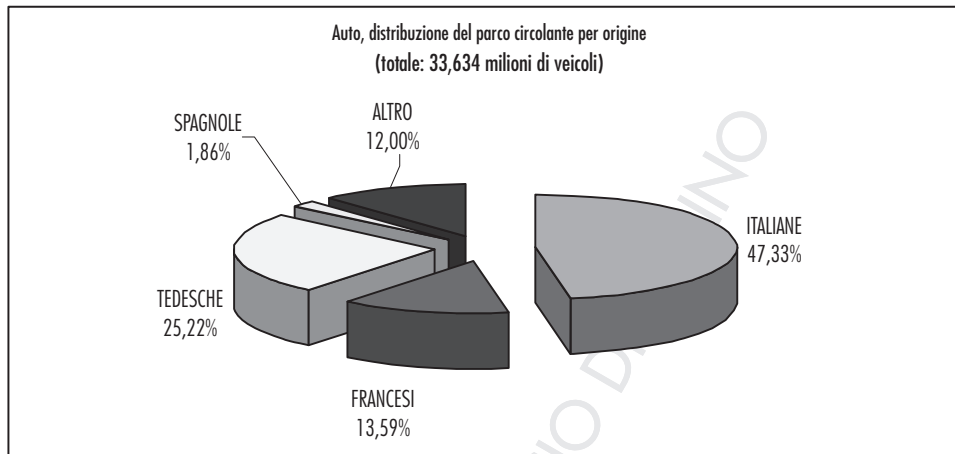
Parte prima



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e UNRAE

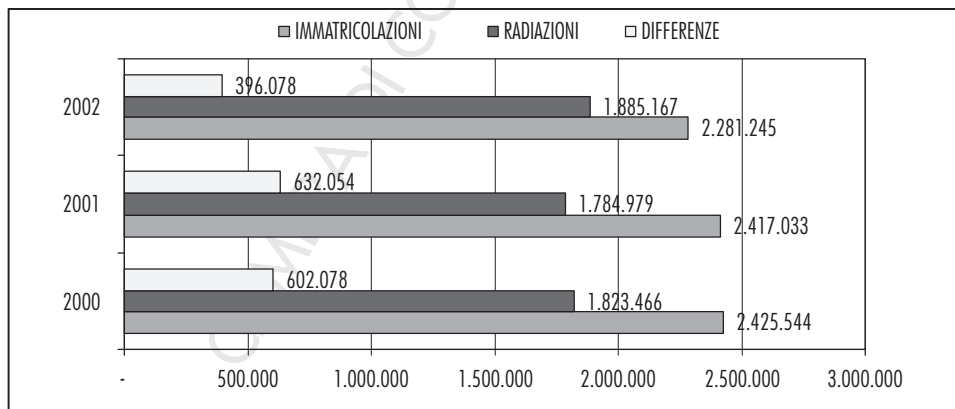
La quota sempre maggiore di immatricolazioni di auto straniere porta di conseguenza variazioni marginali anche nella composizione del parco circolante, con la percentuale di auto italiane che passa dal 48% al 47%, e un leggero incremento delle auto francesi e tedesche.

Il mercato autoveicolistico



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e UNRAE

Come si può osservare dal grafico, a fronte di una riduzione delle immatricolazioni, nel 2002 si è verificato un incremento delle radiazioni, favorite dagli incentivi alla rottamazione. L'effetto combinato dei due fenomeni ha generato un incremento del parco circolante di meno di 400mila unità, contro le oltre 600mila del 2001.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e UNRAE

3. Il 2002 dei principali costruttori

General Motors

Con quasi 350.000 dipendenti, stabilimenti produttivi in 32 paesi e 8,4 milioni di veicoli venduti in 200 paesi, GM è dal 1931 il primo produttore mondiale di autoveicoli, posizione che potrebbe essere insediata a breve termine solo da ulteriori processi di aggregazione tra assemblatori globali. GM tuttavia non sembra stare ad attendere, come testimoniato dall'acquisizione parziale di Daewoo, completata nel 2002 dopo una lunghissima trattativa con i creditori, e dalle Joint Venture cinesi con SAIC e Wuling Automotive. Nel 2002 GM ha migliorato la propria quota di mercato complessivo in 3 delle 4 macro-Regioni e, significativamente negli Stati Uniti per il secondo anno consecutivo, il che non accadeva da un quarto di secolo.

L'Europa è l'unica area in cui GM ha perso quota di mercato, condividendo con il 9,2% del mercato continentale la quinta posizione con il suo "partner" Fiat. Per contrastare questo calo, GM intende investire 5 miliardi di dollari all'anno per sviluppare nuovi prodotti e 3,5 miliardi di dollari all'anno fino al 2005 per rinnovarsi nel settore delle berline tradizionali e riportare il segmento alla redditività, spostando l'attenzione dai SUV alle auto. Lancerà quest'anno 17 veicoli "rinnovati" di cui 9 berline. Al Salone di Ginevra 2002 ha annunciato il lancio di un nuovo modello ogni sei mesi nel quinquennio successivo con una significativa evoluzione del mix di prodotto: 40% dalle vetture tradizionali, 40% dalle vetture innovative, 20% dalle vetture di nicchia. Tra queste ultime la Meriva, la monovolume di segmento B "alto", cioè con lunghezza dell'ordine di 4 m., innovativa per il sistema Flexspace della Johnson Controls, che consente la pianalizzazione di tutti i sedili (eccetto ovviamente quello di guida).

Ford

Con un bilancio in sostanziale pareggio, vendite complessive pari a quasi 7 milioni di veicoli, in leggerissimo calo rispetto all'esercizio precedente, il 2002 di Ford è stato un anno in chiaroscuro. Il confronto con il pesantissimo esercizio 2001, conclusosi con oltre 5 miliardi di dollari di perdite è sicuramente incoraggiante; meno quello con i principali concorrenti, rispetto a cui Ford ha continuato a perdere quote sia in Nord America, sia, in misura maggiore, in

Il mercato autoveicolistico

Europa. Anche il miglioramento di quasi 10 punti nell'utilizzo della capacità produttiva nel Nord America è il risultato dei tagli – 35.000 posti di lavoro e 5 stabilimenti – operati nell'ambito di un nuovo piano strategico, avviato da Bill Ford a inizio del 2002, il cui effetto, per il momento, si è sentito più sul lato dei costi e della situazione finanziaria – attraverso le cessioni di attività non core tra cui Kwik Fit - che sui ricavi. Sempre sui costi agisce il "processo di produzione flessibile della prossima generazione", che, inaugurato con lo stabilimento di produzione di motori n° 1 di Cleveland nel 2004, dovrà impattare con ulteriori risparmi previsti tra 1,5 e 2 miliardi di dollari, attraverso la parallelizzazione dei processi di produzione. Se i risparmi però non saranno accompagnati da un significativo miglioramento della qualità percepita del prodotto, Ford, che nel 2003 festeggia i 100 anni di attività, rischia di essere la prossima vittima del ciclo vizioso che va dal taglio dei costi alla bassa qualità percepita, alla perdita di quote di mercato, alla necessità di operare sconti, alla produzione di perdite, alla necessità di nuovi risparmi e nuovi tagli e così via. Fallita la strategia della world car, le prospettive di Ford sono legate non tanto alle innovazioni nell'ambito dell'alimentazione – il primo SUV "ibrido" è atteso sul mercato entro fine 2003, la partnership con Ballard sulle celle combustibili è consolidata – che non potranno avere un impatto quantitativo fino alla fine del decennio, quanto alla capacità di sviluppare modelli appetibili per ognuno dei principali macro-mercati, sfruttando al contempo una rinnovata competitività dal lato dei costi.

Più brillanti i risultati del Premier Automotive Group (PAG), il gruppo della famiglia Ford, che raggruppa i marchi di prestigio, Land Rover, Volvo, Aston Martin e Lincoln.

Nel 2001 ha venduto circa 860.000 auto e nel 2002 ha superato le 900.000 unità, con un incremento del 6%. Il PAG rappresenta il 13% circa delle vendite del Gruppo Ford, ma ha contribuito per oltre un terzo alla produzione degli utili operativi, e, in termini di dimensioni di mercato, è a livello della Bmw.

Ha avuto dalla Ford 10 miliardi di dollari, da investire nello sviluppo di 25 nuovi prodotti da immettere sul mercato nel volgere dei prossimi 5 anni, che saranno in gran parte totalmente nuovi, tra cui una piccola Volvo e una Aston Martin a prezzi più contenuti.

Secondo le previsioni di Wolfgang Reitzle, leader del Premier Automotive Group, le 5 marche del PAG dovranno produrre e vendere 1.050.000 auto nel 2007 e lo faranno basan-

dosi sempre sui 55.000 dipendenti impegnati nelle nove fabbriche del gruppo (2 negli Stati Uniti, 4 in Gran Bretagna, 1 in Belgio e 2 in Svezia). Nei prossimi 5 anni la produzione della Jaguar dovrebbe raddoppiare, arrivando a 200.000 unità, Volvo dovrebbe raggiungere quota 600.000, Land Rover 200.000 vetture e Aston Martin 5.000 unità, dalle 1.500 di oggi.

Toyota

Toyota con 5,1 milioni di veicoli prodotti nel 2002, è il terzo produttore mondiale, dopo General Motors e Ford, ma soprattutto è il produttore che ha dimostrato la maggiore capacità di produrre utili tra i grandi produttori – 4,7 miliardi di dollari nel 2002. In Giappone Toyota è leader del mercato. Negli Stati Uniti è la quarta con il 10 per cento del mercato, e si sta avvicinando a Daimler-Chrysler che è terza. Non solo, nel 2002 negli Stati Uniti Toyota ha venduto più auto che in Giappone (1,74 milioni contro 1,71) e ne ha prodotte circa un 1,25 milioni, che diventeranno 1,45 milioni entro il 2005. In Europa la Toyota ha solo il 4 per cento del mercato, ma nel 2002 ha aperto una fabbrica in Francia per il progetto Yaris e tra due anni comincerà la produzione nella Repubblica Ceca con un target di 100 mila utilitarie l'anno. Così come negli Stati Uniti anche in Europa Toyota ha centri di progettazione e design, secondo la filosofia che si sta dimostrando vincente di progettare e costruire vetture che rispondano alle esigenze di ciascun macro-mercato.

Infine in Cina e nel resto dell'Asia, Toyota è presente con la commercializzazione della Corolla, ma soprattutto ha investito nell'agosto del 2002 in una joint venture con la cinese First Automotive Works per la produzione di una intera famiglia di vetture (berline, Suv, monovolume) il cui volume dovrebbe raggiungere le 3-400.000 unità entro la fine del decennio.

Gruppo Volkswagen

Il Gruppo Volkswagen ha realizzato nel 2002 un fatturato di 87 miliardi di euro, in calo dell'1,8% su quello del 2001 e un utile netto di 2,6 miliardi (-11,4%).

Ha venduto quasi 5 milioni di unità (-1,9%), con una quota di mercato mondiale del 12,1%, di poco inferiore a quella dell'anno precedente (12,4%). Le vetture vendute in Europa Occidentale sono state 2,8 milioni, con un calo del 5,1%, di cui 940 mila vendute in

Il mercato autoveicolistico

Germania, dove il gruppo mantiene una quota di mercato del 30%. Nel Nord-America ha venduto 663 mila vetture, con una quota di mercato del 6,7% (2001: 6,6%). Nell'area Asia-Pacifico ha ottenuto una crescita notevole vendendo 620 mila vetture contro 461 mila del 2001. Nella sola Cina il gruppo ha superato per la prima volta il mezzo milione di veicoli venduti (512,5 mila contro 358,9 mila nel 2001), con una quota di mercato del 38,5%. Circa 71 mila unità sono state vendute in Giappone.

Il gruppo ha investito 9,2 miliardi di euro per l'allargamento della gamma e la modernizzazione delle strutture produttive e per la messa in produzione di nuovi modelli.

Nel 2003 il gruppo lancerà in qualche parte del mondo un modello nuovo ogni tre settimane, tra cui: la nuova Golf, l'"ammiraglia" Phaeton (con cui Volkswagen entrerà nel segmento delle vetture di lusso), il fuoristrada Tuareg, il minivan Touran, le Audi A8 e A3, la Seat Cordoba e il nuovo Maggiolino Cabriolet.

La Phaeton è fabbricata nel nuovissimo stabilimento a pochi passi dal centro di Dresda. È la prima fabbrica "trasparente", accessibile al cliente, che può controllarne l'avanzamento della produzione e deciderne sul posto il colore e gli optional. Il rifornimento dei moduli è assicurato da un centro di smistamento fuori città collegato alla fabbrica per ferrovia e tramite la rete urbana.

Nell'attesa dei nuovi modelli, l'inizio del 2003 non è stato tuttavia positivo: gli utili del primo trimestre sono scesi del 68%, anche a causa del deprezzamento dell'euro, con vendite in Europa Occidentale in calo del 5,7% e relativa quota di mercato scesa al 17,9%, molto vicina a quella dell'incalzante PSA.

Renault-Nissan

Il gruppo Renault ha confermato la sua posizione di leadership nelle vendite in Europa, con una quota di mercato complessiva dell'11,3%, che sale al 15,8% per i veicoli commerciali leggeri. Le aspettative a lungo termine sono di grande crescita – 4 milioni di vetture nel 2010 con i marchi Renault, Samsung e Dacia rispetto ai 2,4 milioni attuali.

Il fatturato è salito a 36,3 milioni di euro; il reddito operativo è stato pari al 4,1% dei ricavi; l'utile netto ha raggiunto il record storico, sfiorando i due milioni di euro, grazie all'anda-

mento positivo della partecipata Nissan e ad un cambiamento dei principi contabili adottati, che ha avuto un impatto positivo pari a circa 600 milioni di euro.

A seguito della cessione a Iveco della partecipazione Irisbus e di Renault Agriculture al gruppo Claas, Renault ha completato il processo di rifocalizzazione sull'auto. L'integrazione con Nissan, avviata nel 1999, è proseguita sia dal punto di vista societario, con l'acquisizione del 15% di Renault da parte di Nissan e con l'incremento della partecipazione Renault in Nissan dal 36,8% al 44,4%, sia dal punto di vista operativo con la costituzione della seconda società comune. Dopo Renault Nissan Purchasing Organization, costituita nel 2001, nel 2002 è stata costituita Renault Nissan Information Systems, che coordina le attività dei dipartimenti IT dei due gruppi. Altrettanto significativi dal punto di vista simbolico l'avvio della produzione del primo veicolo Nissan - il Frontier - in uno stabilimento Renault nello stato del Paraná in Brasile e del progetto X83, sviluppato a tre con General Motors, nello stabilimento Nissan di Barcellona.

Il turnaround del gruppo Nissan, che ha realizzato nell'esercizio 2002 sotto la guida di Charles Ghosn un margine operativo pari al 10,8% e azzerato i debiti del gruppo, è sicuramente il più significativo successo di Renault nel periodo.

Dal punto di vista dei prodotti l'anno è stato caratterizzato dal lancio della quarta serie dell'Espace e dal lancio di tre auto caratterizzate da un innovativo design comune e alterne fortune - un grande successo per la nuova Megane, sviluppata in 29 mesi e premiata auto dell'anno 2003, un'accoglienza mista per la Vel Satis, un modesto riscontro per l'Avantime, sviluppata insieme al gruppo Matra, e improvvisamente ritirata dal mercato prima del Salone di Ginevra 2003. Nei prossimi 3 anni saranno seguite da 28 nuovi modelli. A conferma dell'importanza attribuita al design, Renault ha avviato, anche la costruzione di un centro del design europeo a Londra che potrà contare su 50 designer di diverse nazionalità. L'integrazione con Nissan, che ha portato allo sviluppo delle prime due piattaforme in comune, è destinata ad estendersi a 10 piattaforme entro il 2010.

L'attenzione all'innovazione non è limitata al design: nel 2002 Renault-Nissan, insieme a Ford e al gruppo PSA ha costituito la prima joint venture tra grandi assemblatori per lo sviluppo di nuove soluzioni telematiche; insieme all'italo-americana Nuvera un accordo di partnership per la ricerca sulle fuel cell.

Daimler-Chrysler

Nel 2002 i ricavi del gruppo Daimler-Chrysler, quinto produttore mondiale, sono stati di 149,6 miliardi di euro, in leggero calo (-2%) sul 2001. Mercedes è in crescita (da 47,7 a 50,2 miliardi), il gruppo Chrysler in calo (da 63,5 a 60,2 miliardi), i veicoli commerciali sono rimasti leggermente sotto i livelli dell'anno precedente a 28,4 miliardi.

Gli utili operativi del gruppo Mercedes sono rimasti sui livelli del 2001 (3,0 miliardi contro 2,9 del 2001). Il gruppo Chrysler ha invece conseguito una perdita di 0,6 miliardi, molto inferiore a quella del 2001 (5,3 miliardi). Il taglio di 26 mila posti di lavoro, la chiusura di otto stabilimenti e la riduzione dei prezzi ottenuti dai fornitori non sono tuttavia bastati a riportare in nero i risultati del sotto-gruppo americano.

In termini di unità le vendite complessive del gruppo sono rimaste stabili a 4,5 milioni di unità.

I dipendenti alla fine del 2002 erano 365.571, contro 372.470 del 2001.

Daimler Chrysler ha investito nel 2002 oltre 13 miliardi di euro, di cui 6,2 miliardi in R&S (un'attività in cui il gruppo impiega più di 27.500 persone e che oltre a sviluppare nuove serie di veicoli, è indirizzata alle nuove propulsioni e ai sistemi elettronici nella sicurezza). Gli investimenti riguardano la produzione di nuove serie, quali le Mercedes della classe E, la Maybach, il Grand Sport Tourer e l'impianto di Rastatt per le vetture di classe A di nuova generazione. Per il gruppo Chrysler gli investimenti hanno riguardato la nuova vettura familiare Pacifica, il nuovo veicolo commerciale leggero Durango e le vetture sportive Viper e Crossfire. Globalmente il gruppo lancerà sedici nuovi modelli nel prossimo triennio.

Il gruppo ha proseguito la concentrazione nel "core business" cedendo le sue partecipazioni nel settore telematico e in quello della microelettronica.

Inoltre, in collaborazione con i partners Mitsubishi e Hyundai ha fondato una società che produrrà una nuova generazione di motori a benzina a quattro cilindri in ragione di 1,5 milioni l'anno.

L'anno è stato altresì caratterizzato da importanti annunci nell'ambito dei veicoli industriali, con l'acquisto del 43% della Mitsubishi Fuso e della costituzione di una joint venture con Hyundai in cui verrà conferita la divisione veicoli commerciali del produttore coreano.

Gruppo PSA

Nel 1998 il più debole dei gruppi automobilistici europei, con un tasso di utilizzo della capacità produttiva inferiore al 70% e un significativo ritardo nella corsa alla globalizzazione, il gruppo PSA ha chiuso il 2002 con un tasso di utilizzo pari al 117%, ottenuto attraverso l'adozione di 3 o 4 turni su tutti gli stabilimenti europei e l'abolizione della chiusura estiva in vari stabilimenti.

Questo risultato, imprevedibile all'epoca per lo stesso management, deriva da un incremento delle vendite del 55% nel quinquennio, grazie ad una straordinaria concentrazione sul prodotto, che ha permesso di sfruttare le difficoltà dei rivali più esposti sui mercati internazionali. Non vincolata dalla chimera della world car, PSA è stata in grado di sviluppare modelli innovativi e seducenti, che hanno incontrato il gusto del pubblico giovane europeo, coerentemente con un'immagine di marca (Peugeot) giovane e sportiva. Nel contempo ha migliorato il time-to-market scendendo da 5 a 3 anni e avviato una graduale politica di piattaforma, con il lancio di 3 nuove piattaforme nel 2001 e 2002.

Concentrato sull'auto – e sui componenti con Faurecia – il gruppo PSA ha fatturato 54,4 miliardi di euro (in crescita rispetto ai 51,7 del 2001) con profitti pari a 1,95 miliardi di euro, invariati rispetto all'esercizio 2001. Forte di una produzione di 3,26 milioni di vetture nel 2002 il gruppo punta a 4 milioni di veicoli entro il 2006 e ad un incremento della capacità produttiva nelle tre aree prioritarie di crescita: Europa centrale, Mercosur e Cina.

Gli investimenti più importanti sono localizzati a Kolin, nella Repubblica Ceca, dove dal 2005 sarà attiva una capacità produttiva complessiva di 300.000 veicoli di cui 2/3 per il gruppo PSA, e a Trnava, nella Repubblica Slovacca, con una capacità produttiva di 300.000 veicoli dal 2006. Attraverso espansioni la capacità produttiva aumenterà di 240.000 veicoli in America Latina e di 150.000 veicoli, triplicando, nel Wuhan in Cina. In Francia ha avviato nel 2002 un avveniristico centro di design.

Raggiunta una dimensione di relativa sicurezza, il gruppo ha avviato numerose collaborazioni con BMW, Ford, Toyota, Fiat e Renault, ma non appare oggi candidato a grandi acquisizioni, anche se insieme a Toyota diventerebbe il primo gruppo del mondo.

Il mercato autoveicolistico

BMW

Il 2002 è stato un anno record nella storia del gruppo BMW, con vendite, ricavi e profitti in crescita sul 2001.

Il valore delle vendite è salito del 9,9% al livello record di 42,3 miliardi, mentre il profitto netto è cresciuto dell'8,3% a 2,0 miliardi.

Sono stati investiti 4 miliardi nell'allargamento della gamma dei prodotti, in mezzi produttivi (tra cui il nuovo stabilimento di Lipsia) e beni immateriali. La cifra, pari al 9,6% dei ricavi (contro il precedente 9,1%), riflette il fatto che il gruppo sia entrato nella fase decisiva dello sviluppo dei suoi prodotti e della sua offensiva verso il mercato.

Per la prima volta le vendite hanno superato il milione d'unità, con 1,057 milioni venduti tra marchi Bmw (913 mila) e Mini (144 mila), con un incremento del 16,7%.

Le vendite sono aumentate in pressoché tutti i mercati importanti. Nell'Europa Occidentale il gruppo non ha seguito il calo del mercato ed è aumentato del 19,7% a 369 mila unità, soprattutto grazie alla Mini. Anche nell'Europa Orientale le vendite sono state soddisfacenti. Grande successo negli Stati Uniti, dove ha venduto 257 mila unità, con un aumento del 20,4%, e in Asia 78 mila unità (+28,4%). In Giappone l'aumento è stato del 26,3% a 45 mila unità, in Cina, (dove Bmw sta realizzando una joint-venture con la Brilliance) del 41,4% a oltre 15 mila unità. Nella Corea del Sud l'aumento è stato dell'87,7% a 5,1 mila unità. In Malesia sarà aperto un nuovo stabilimento.

Il successo delle vendite continua a mantenere il pieno utilizzo degli impianti, un vantaggio che in Europa il gruppo tedesco condivide solo con il gruppo francese Psa.

Gli addetti alla fine dell'anno erano 101.395, con un incremento di ben 5.132 unità (+5,3%). Di essi circa tre quarti sono occupati in Germania, dove l'incremento è stato di 3.280 unità.

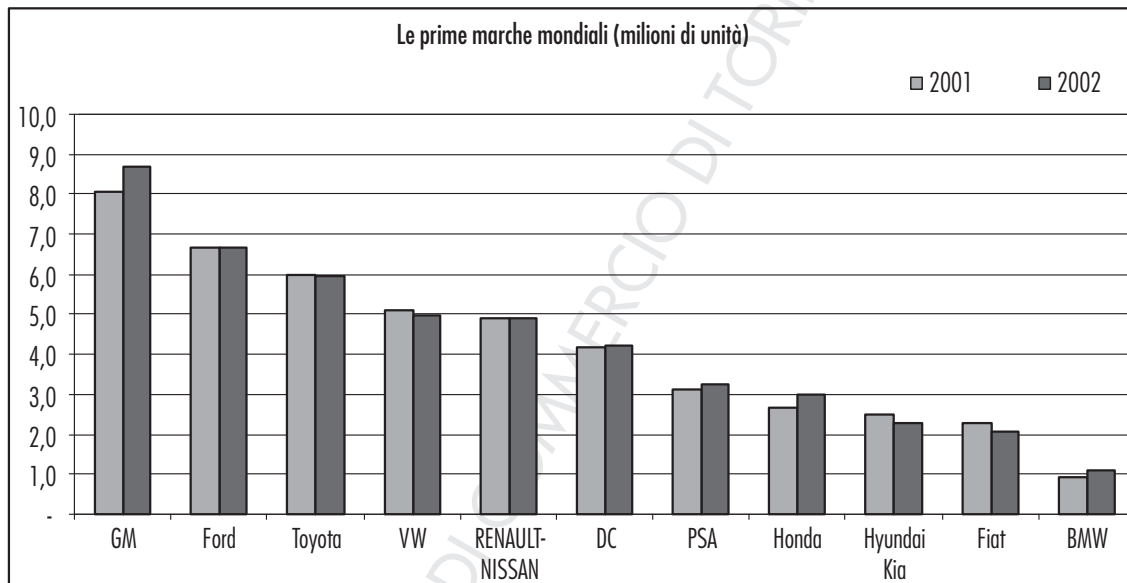
Nel 2003 saranno lanciati modelli nuovi in misura superiore a qualsiasi altro anno precedente, tra cui: la Rolls Royce Phantom, una Mini diesel, la nuova serie 5, la Bmw Roadster Z4 (lancio in Europa ed Asia) e tre nuove versioni della serie 3, le Bmw X3 e Bmw 6 coupé. Seguiranno nel 2004 la Bmw Serie 5 Touring, la nuova Bmw serie 6 Cabrio e la Bmw serie 1 (che inserisce la Bmw nelle "piccole"), oltre ad altre novità.

Nelle nuove tecnologie si ricorda la sperimentazione di una piccola flotta di vetture a moto-

Parte prima

re con alimentazione a idrogeno, nel quale, insieme a GM, ha definito gli standard dei componenti e le specifiche tecniche.

L'obiettivo è la commercializzazione entro il 2010 e la presentazione di una versione della serie 7 entro 4-5 anni.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati UNRAE

Il mercato autoveicolistico

Le principali 10 transazioni di aziende produttrici d'auto - 2002

mese della transazione	Società acquisita	nazionalità	Società Acquirente	nazionalità	valore della transazione	
					(miliardi \$)	% scambiata
ottobre	Daewoo Motor Certain Assets	KOR	General Motors / Daewoo Creditors	INT	2,627	100%
maggio	Renault SA	FRA	Nissan Motor Co Ltd	JPN	1,959	15%
marzo	Nissan Motor Co Ltd	JPN	Renault SA	FRA	1,62	8%
dicembre	General Motors Corp	USA	Undisclosed Investment Bank	USA	1,16	6%
giugno	Ferrari SpA	ITA	Mediobanca (24%)	ITA/DEU	760	34%
novembre	Dmx - Diesel Engines	USA	General Motors Corp	USA	422	20%
maggio	Maruti Udyog Ltd	IND	Suzuki Motor Corporation	JPN	285	4%
settembre	Tianjin Automotive Xiali	CHN	First Automotive Works	CHN	171	51%
giugno	Aixam	FRA	Norbert Dentressangle SA	FRA	129	100%
dicembre	Yantai Bodyshop Corp	CHN	General Motors / Shanghai Auto	USA/CHN	109	100%

Fonte: PricewaterhouseCoopers

4. I mercati emergenti: la Cina

Le statistiche (non sempre affidabili) sull'economia cinese raccontano da oltre due decenni una storia di crescita straordinaria, con un tasso medio annuale superiore all'8%, apparentemente impermeabile alle crisi internazionali e persino alle epidemie interne.

Il Governo Cinese, a partire dal XIV Congresso Nazionale del Popolo del 1992, ha avvia-

to un processo di riforma ed apertura del paese, adottando la formula di una economia socialista di mercato.

Nel corso degli ultimi anni la struttura economica della Repubblica Popolare Cinese si è fortemente diversificata ed ormai comprende quasi tutti i principali settori produttivi. Le riforme economico-industriali che sono state realizzate hanno avuto come principale obiettivo la crescita dell'industria leggera, dei servizi e del commercio internazionale per colmare il gap di produttività e sviluppo esistente tra questi settori e quelli dell'industria pesante e dell'agricoltura, che storicamente rappresentavano i settori principali di crescita dell'economia cinese.

La crescente importanza è testimoniata anche dall'evidente variazione del peso dei singoli settori nella composizione del Prodotto Interno Lordo: in poco più di venti anni (1980-2001), l'agricoltura è passata dal 30,1% al 15,2%, mentre il terziario contribuisce oggi per il 33,6%, a fronte del 25% del passato (Fonte ICE).

Il governo cinese ha inoltre individuato negli investimenti in infrastrutture una chiave fondamentale per l'ulteriore sviluppo della Cina. In previsione dei Giochi Olimpici 2008, che si terranno a Pechino, il governo cinese si è lanciato in un programma ambizioso di opere pubbliche tra cui una rete autostradale efficiente e il miglioramento della rete viaria delle grandi città.

Un altro aspetto fondamentale è rappresentato dal boom senza precedenti nell'afflusso degli Investimenti Esteri Diretti (IDE) registrato negli ultimi anni. Con quasi 47 miliardi di dollari nel 2001 la Cina è diventata il secondo paese al mondo destinatario di investimenti dopo gli Stati Uniti. Gli IDE sono da sempre una risorsa chiave per la Cina, ma la novità rispetto agli anni precedenti, è rappresentata dall'ampliamento del portafoglio di attività soprattutto per l'apporto di tecnologie, impianti, prodotti avanzati che hanno stimolato non solo il progresso tecnico delle industrie locali, ma hanno favorito la ristrutturazione delle aziende e stimolato la competitività sul mercato. Gli investimenti esteri, infatti, concentrati nelle industrie labour-intensive durante gli anni '80, e in quelle capital-intensive nei primi anni '90, si sono ora spostati verso le imprese technology-intensive. Con l'importazione di nuove tecnologie e la costituzione di joint venture con imprese straniere, le imprese cinesi hanno potuto registrare un sostanziale miglioramento manageriale e produttivo, che gli ha permesso di acquisire una sempre maggiore competitività anche a livello internazionale.

Il mercato autoveicolistico

Ma l'aspetto più determinante per il definitivo ingresso nel giro del mondo industrializzato, è rappresentato dall'ingresso nella WTO, la World Trade Organisation, raggiunto nel 2002. Essere nella WTO ha rappresentato l'apertura alla concorrenza internazionale con la progressiva abolizione delle tariffe.

L'economia cinese, dunque, è cresciuta rapidamente e conseguentemente sono cresciuti anche i redditi delle popolazioni urbane.

Nel 2001 l'Italia ha investito in Cina 220 milioni di dollari, una cifra pari allo 0,5% del totale degli IDE, occupando il 5° posto tra i paesi europei che investono in Cina, dopo Regno Unito, Germania, Francia ed Olanda, gli stessi paesi che, in ordine diverso, guidano la graduatoria dell'interscambio commerciale. L'Italia ha una posizione valida nell'esportazioni di merci verso la Cina mentre esistono rilevazioni negative per quanto riguarda gli investimenti. Tuttavia un flusso ridotto di investimenti nel lungo periodo avrà effetti deprimenti anche nel versante commerciale. La gestione della produzione consente, infatti, un controllo del mercato altrimenti impossibile con le sole esportazioni. Sempre più frequentemente queste ultime sono al seguito degli investimenti produttivi.

Il settore auto cinese è stato uno dei primi ad avviare il processo di ristrutturazione e apertura, facendo registrare dal 2000 ad oggi una crescita straordinaria.

Il mercato di automobili in Cina cresce del 25% all'anno e il parco circolante che nel 2001 contava 5 milioni di veicoli, si prevede raddoppi a 10 milioni entro il 2005 e raddoppi ancora a 20 milioni nel 2010. Sulla base del Decimo Piano Quinquennale cinese, la produzione del settore automobilistico sarà di 3,2 milioni di veicoli nel 2005.

Nel 2001 sono stati prodotti 2,4 milioni di autoveicoli; irrilevanti le importazioni, pari al 3% della produzione, mentre giova segnalare che per la prima volta la domanda dei privati è risultata maggiore di quella delle aziende e del trasporto pubblico.

Volkswagen, che ha due stabilimenti in Cina in joint venture con imprese pubbliche locali (la First Auto Works a Changchun e la SAIC a Shanghai), è il leader tra i costruttori presenti con una quota di mercato del 38% derivata da una presenza radicata, per anni in situazione di quasi monopolio. L'ingresso massiccio della concorrenza ha eroso la quota percentua-

le, ma i volumi venduti sono aumentati in termini assoluti. Al secondo posto si trova il produttore locale Taik, che produce con licenze Toyota e Dahiatsu, seguito da GM, che sta ampliando rapidamente la propria offerta di prodotto attingendo alla vasta gamma di marchi del gruppo.

GM attualmente è presente sul mercato con la Buick Regal, identica all'omonimo modello americano e la piccola Sail (la Opel Corsa). Con l'acquisto della cinese Wuling, da parte della Shanghai GM, e con le Daewoo Kalos e Nubira, prodotte in cogestione al partner cinese Saic, GM ha coperto il segmento delle classi più economiche del mercato asiatico.

Honda ha avviato nel 2002 l'assemblaggio in Cina del monovolume Odissey (51.000 unità), con il progetto di portare la produzione a 300.000 unità nel 2003. Ha inoltre siglato un accordo con DongFeng, uno dei tre grandi costruttori locali, per la costruzione entro il 2004 di una fabbrica per la produzione di una vettura derivata dalla Jazz, esclusivamente destinata all'esportazione.

Fiat, che è presente da molto tempo nei veicoli commerciali e nei trattori, è entrata nel settore auto proprio nel 2002, presentando l'ultima versione della Palio in febbraio e iniziando la commercializzazione in aprile.

Toyota alla fine di agosto ha annunciato una joint venture con la cinese First Automotive Works, il più grande gruppo automobilistico cinese, per la produzione di una intera famiglia di vetture (berline, SUV, monovolume) che si aggiungeranno alla versione della Corolla, la Vios, già circolante oggi in Cina.

Nissan, nel mese di settembre ha annunciato la creazione di una nuova società, in joint venture con la DongFeng Motor Corporation, per la produzione di un'intera gamma di veicoli, commerciali e passeggeri, con l'obiettivo di vendere 550.000 unità entro il 2006, di cui 220.000 automobili e 330.000 veicoli commerciali.

Ford è invece l'unico tra i grandi produttori mondiali a non aver ancora annunciato piani rilevanti di penetrazione nel mercato cinese. Detiene infatti solo lo 0,4% del mercato più il 2,5% attraverso Mazda e produce circa 20.000 Fiesta nella joint venture Changan-Ford.

Il mercato autoveicolistico

Produzione auto: capacità attuale e prevista in Cina

Joint Venture	Capacità attuale	Capacità prevista	Anno
Hyundai	30	250	2003
SAIC VW / FAW VW	650	800	2004
GM (include Suzuki)	330	450	2004
Honda	50	240	2004
Ford (include Mazda)	50	150	2004
BMW	30	60	2004
PSA	150	250	2005
Daimler C. (include Mitsubishi)	125	250	2006
Toyota	180	400	2010
Renault Nissan	30	900	2010

Fonte: JD Power-IMC Automotive Forecasting Services

Anche il mercato dell'auto cinese, tuttavia, non è esente da incognite; l'elevato numero di produttori locali poco efficienti (circa cento) non sarà probabilmente in grado di sopravvivere all'accresciuta concorrenza internazionale, se non attraverso un difficile processo di ristrutturazione e concentrazione. Dal lato dei costi, inoltre, tradizionale cavallo di battaglia dell'industria cinese, si osservano le prime criticità: secondo il responsabile dell'area dell'Asia-Pacifico della Volkswagen, gli ostacoli più rilevanti da superare sono il costo del lavoro, che sarebbe già superiore a quello dell'Europa dell'Est, e la competitività della componentistica locale in termini di qualità.

Il settore della componentistica si caratterizza per una dinamica delle importazioni molto elevata (30%) superando in misura sensibile quella generale (16,5%), che ha permesso una crescita dei flussi da un valore di 1,2 miliardi di dollari del 1997 ai 3 miliardi di dollari del 2001. Tutto ciò ha accentuato la dipendenza dall'estero della Cina per tali prodotti. Come per le auto, le posizioni di leadership del mercato sono detenute equamente dalla Germania

e dal Giappone con quote del 32%. Ottima risulta la performance del Canada che praticamente assente dal mercato nel 1997, ha raggiunto nel 2000 una quota del 14%. Degli altri produttori europei, la Francia e il Regno Unito si attestano rispettivamente sul 2,6% e 1,9%. L'Italia è in nona posizione, limitata nella sua capacità di penetrazione dall'impegno di capitali necessario per avviare in breve tempo forme d'investimento diretto.

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

Alcune tendenze nell'automotive

5. Le tendenze nel settore autoveicolistico e il loro impatto sui componentisti

5.1. Premessa

Un'analisi completa dei trend del settore auto-veicolistico e del loro impatto sulla componentistica travalica sicuramente gli obiettivi di questo rapporto.

Ciononostante, anche in linea con le precedenti edizioni, ci sembra opportuno proporre spunti di riflessioni in merito ad alcune tendenze che si sono manifestate con particolare evidenza nel periodo di stesura di questo rapporto.

Abbiamo ritenuto di concentrare l'attenzione sugli effetti sui componentisti della compressione dei margini dei produttori, su un possibile ripensamento rispetto alla tendenza all'outsourcing dello scorso decennio, sugli effetti indotti dai bisogni pubblici di sicurezza, rispetto ambientale e risparmio energetico.

5.2. L'impatto della compressione dei margini

Dati Eurostat evidenziano che tra il 1996 e il 2000 nell'Unione Europea i prezzi delle vetture sono cresciuti solo dell'1,1%, contro una crescita generale dei prezzi dell'8,8%, il che significa che il prezzo reale delle auto è sceso del 7,1%. In Italia si osserva lo stesso trend anche se con una minore intensità: i prezzi delle auto sono cresciuti dell'8,6% e l'indice generale dei prezzi dell'11,3%, con una riduzione reale limitata al 2,4%².

Questo calo, dovuto all'aspra competizione scatenata dalla nota sovraccapacità produttiva che caratterizza il nostro continente (e non solo), è solo in parte compensato da economie interne ai produttori, che, per recuperare redditività, impongono riduzioni dei prezzi di acquisto dei componenti, con ripercussioni a cascata sulla filiera. Da dialoghi informali risulta che

Nota

⁽²⁾ "La chaine de l'Equipement Automobile", Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, édit. 2003

Parte seconda

Fiat Auto nel 2002 ha ottenuto dai Fornitori riduzioni di prezzo mediamente del 3% e sconti analoghi sono stati richiesti e ottenuti da altri grandi costruttori. La ricerca del taglio dei costi è in alcuni casi estrema da non permettere di fornire componenti caratterizzati da standard di sicurezza adeguati al prezzo base delle gare di fornitura. A considerazioni di questo genere si devono fare risalire la decisione di Tower Automotive di non concorrere neanche alla fornitura del telaio della nuova Ford Explorer, dopo esserne stato il fornitore per tutte le versioni precedenti, o quella annunciata da Michelin di non partecipare alle gare di fornitura per alcune vetture PSA.

Alle strategie rivolte ai loro Fornitori tradizionali, inoltre, i Costruttori stanno aggiungendo quelle di acquisto nelle aree in cui i costi di produzione sono più bassi. General Motors e Chrysler, per esempio, hanno annunciato recentemente di aver riscontrato una notevole crescita degli standard qualitativi dei componenti cinesi ed indiani, tanto da indurli a indirizzare verso la Cina e l'India alcuni acquisti per il Primo Equipaggiamento destinati a produzioni europee e americane.

Da parte loro i Fornitori di primo livello attuano politiche di acquisto che utilizzano sempre più lo strumento delle aste telematiche, acquistano sempre più "globalmente" e aprono nuovi impianti nei paesi a bassi costi di mano d'opera. Fornitori globali come Lear, Valeo, Visteon, Delphi applicano strategie che tendono da una parte a concentrare gli acquisti su un numero sempre più ridotto di fornitori, dall'altro ad assicurare a quelli selezionati dimensioni e continuità di ordinazioni a fronte delle quali ottengono riduzioni di prezzo. Lear italiana ha dimezzato in circa 7 anni i fornitori da 600 a 300. Valeo ha un programma di rapporti con i fornitori chiamato "Valeo Integrated Partners", in base al quale ha ridotto i fornitori da 4500 a 3000 nel giro di pochi anni; parallelamente, conduce un altro programma, denominato "Panel 300" (inizio 2002, 80 imprese avevano raggiunto questo panel), che ha come obiettivo non solo la riduzione del panel dei suoi fornitori ma soprattutto la creazione di una partnership di lungo termine a partire dalla concezione del prodotto. Fra i criteri di selezione, oltre alla capacità dei fornitori di seguire Valeo nel suo sviluppo internazionale, è stata richiesta una dimensione critica minima del fornitore (attorno a 15 milioni di euro). Tuttavia, qualche volta, programmi troppo avanzati si sono rivelati insostenibili per i fornitori e hanno generato improvvisi marce indietro come nel caso del programma "Pay-to-play" di Visteon, abbando-

nato a seguito di intense proteste; il programma, che doveva portare a una riduzione da 2500 a 500 fornitori in 5 anni, prevedeva il pagamento anticipato da parte dei fornitori di sconti dell'ordine del 10% del valore del primo anno di contratto in cambio di contratti più lunghi e più consistenti.

5.3. Outsourcing: la grande corsa è finita?

Una delle più forti tendenze nell'automotive nello scorso decennio è stata l'esternalizzazione ai fornitori di primo livello della responsabilità della produzione dei principali sistemi e moduli che compongono una vettura, affidando loro anche la responsabilità della progettazione. Questa impostazione strategica, condivisa in modi e proporzioni diversi dai vari Costruttori secondo le rispettive tradizioni industriali e il diverso "sentire" in termini di impegno e missione strategica (più accentuato nei Costruttori "generalisti" e meno nei Costruttori posizionati sui segmenti alti della domanda e negli specialisti in vetture di nicchia), è comunque finora prevalsa come tendenza di lungo periodo, capace di trasformare nel giro di pochi anni le case automobilistiche da produttori in assemblatori di veicoli.

Tutto questo sotto la spinta di ragionamenti tecnico-economici, quali la ricerca della minimizzazione del capitale investito in una onerosa fase di globalizzazione e la specializzazione nelle diverse tecnologie lungo la "supply chain". E anche sotto la spinta di un mercato finanziario che premiava oltre modo la redditività del capitale investito, imponendo di ridurlo quando non era possibile aumentare i profitti.

Ma proprio quando gli analisti finanziari hanno cominciato a spostare l'interesse sulla sostenibilità nel medio periodo dei modelli di business, nell'auto sono cominciate ad emergere perplessità su un sistema i cui eccessi stavano rischiando di privare i Costruttori della leva di controllo sulla qualità del prodotto finale e ampliando a dismisura il peso dei grandi fornitori.

I Costruttori si stanno interrogando su quale sia il grado di outsourcing capace di contemperarne gli aspetti positivi e negativi. Le risposte sono diverse, in funzione di come ciascun costruttore ha implementato il ricorso all'outsourcing.

Ford, spinta dall'esperienza con Bridgestone-Firestone nei pneumatici, dalla crescita dei costi di garanzia e dal preoccupante aumento dei richiami di vetture difettose, è stato la prima

casa ad avviare questo tipo di riflessione. E nello scorso anno ha deciso di tornare ad esercitare un ruolo più marcato nell'attività di engineering, soprattutto nei sistemi sedili, raffreddamento, climatizzazione, elettrici, cinture, ruote-pneumatici, freni, sistemi di multimedialità.

Chrysler invece non ha intenzione di ridurre la propria dose di outsourcing. Infatti nel suo nuovo stabilimento di Windsor, Ontario, i fornitori riforniranno direttamente il reparto di assemblaggio con i moduli e i componenti pre-assemblati nel parco fornitori, posto all'interno della fabbrica, e gestiranno il reparto verniciatura e carrozzeria.

Anche General Motors non cambierà il proprio modo di gestire l'outsourcing, ma ciò è dovuto al fatto che, superato l'entusiasmo iniziale, si è da tempo accorta che non era bene demandare troppo il controllo di aree di attività "critiche".

Per i Costruttori giapponesi, il loro stretto rapporto di partnership con i fornitori non ha mai significato abdicazione, anche parziale, al controllo di ogni fase della progettazione e della produzione, controllo che in certi casi implica anche la partecipazione azionaria nell'azienda (Denso, il maggiore fornitore globale giapponese ed uno dei più importanti a livello mondiale, è controllato da Toyota al 24,9%).

Quanto ai Costruttori europei, gli atteggiamenti sono diversi, ma è noto che quelli tedeschi hanno mostrato cautela praticando un outsourcing molto cauto. Le implicazioni qualitative legate a marchi di prestigio come Bmw e Mercedes hanno costituito un forte argine alle suggestioni di un outsourcing troppo delegante e troppo diffuso, e la pratica della produzione modulare, prima di cominciare ad essere esternalizzata, è stata applicata internamente e solo ora sta prendendo una certa consistenza. Analogamente il gruppo Volkswagen, impegnato nella qualificazione dei propri numerosi marchi e nell'ingresso nei segmenti più qualificati, manifesta da sempre la stessa cautela. Non sembra essere al momento in discussione il modello di organizzazione dell'industria francese, forte di global player in crescita sia dal lato dei produttori sia da quello dei fornitori.

La gestione dell'outsourcing da parte di Fiat è forse stato più vicino a quello della Ford. Il gruppo torinese ha attraversato una lunga fase in cui la diversificazione geografica e settoriale degli investimenti del gruppo faceva premio sulla concentrazione sul "core business" dell'auto in Italia. La Fiat si è così privata di significative presenze nella fornitura, come Teksid,

parti rilevanti della Magneti Marelli, Viasat, mentre per altre imprese controllate, ad esempio nei sistemi di illuminazione con Automotive Lighting e negli impianti di produzione e di robotica, come Comau, perdura una situazione di incertezza. Ciò pur non avendo causato quegli scompensi che hanno portato la Ford a correggere la propria posizione, non ha tuttavia contribuito a rafforzare l'engineering ed il suo ruolo di controllo e di guida del sistema della fornitura. Anche se i problemi di fondo impegnano su diverse priorità, è pensabile che la ritrovata centralità dell'auto, dichiarata dal nuovo gruppo dirigente, comporti anche nella gestione dell'outsourcing, un ridisegno tendente ad un riappropriamento delle leve di comando. Le convergenze industriali con General Motors e con Opel, in particolare, la messa in comune della gestione degli acquisti e la strategia di unificazione delle piattaforme, sembrerebbe dover spingere anche il Gruppo Fiat ad una più incisiva presa di responsabilità nell'engineering e nella gestione della fornitura.

5.4. L'emergere dei bisogni pubblici

Come tutti i produttori di beni di consumo di massa i produttori di veicoli non sono intrinsecamente buoni o cattivi, attenti o disattenti rispetto a temi quali sicurezza, risparmio energetico, impatto ambientale. Più semplicemente i produttori di successo sviluppano i loro prodotti intorno alla domanda espressa dai clienti. La diversa declinazione della disponibilità a pagare dei clienti nei mercati domestici dei principali produttori ha portato storicamente a sviluppare in maniera differente gli autoveicoli.

Negli anni più recenti l'effetto combinato di nuovi standard imposti dai governi, la diffusione di una crescente sensibilità al tema drammatico della sicurezza e le opportunità messe a disposizione dalle nuove tecnologie hanno avviato cambiamenti nei contenuti dell'auto che ne stanno modificando la composizione del valore e che potrebbero nell'arco di 10-15 anni trasformarne l'aspetto, con impatti radicali sulla grande maggioranza dei componentisti.

Le linee del cambiamento si possono così riassumere:

- Produrre veicoli che rispettino l'ambiente e consumino meno
- Migliorare la sicurezza
- Rispondere a nuovi bisogni di mobilità
- Migliorare il comfort
- Ampliare la comunicazione

5.4.1 *L'ambiente*

I principali interventi pubblici relativi al rispetto ambientale sono la Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore, Direttiva 2000/69/CE del Parlamento europeo concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente e la direttiva 2000/53/CE sul trattamento dei veicoli a fine vita.

Le emissioni e i sistemi di propulsione

Le tappe fissate dall'UE sono 140 e 120 gr/100 km di CO₂ nel 2008 e nel 2012, come media delle emissioni del parco circolante. Ci si potrà arrivare soltanto riducendo le emissioni delle grosse berline e ringiovanendo il parco circolante. Secondo il Rapporto della Commissione Europea un quinto dei veicoli circolanti produce l'80% delle emissioni totali, e l'emissione di una vettura del 1980 è 30 volte più inquinante di una vettura di oggi.

Per ridurre le emissioni si studiano nuovi propellenti, nuovi motori.

Si studiano le possibilità di nuovi propellenti: in luogo della benzina e del gasolio, il GPL, il metano, l'idrogeno liquido o il metanolo, mantenendo la funzione dei motori a combustione interna.

Si cerca una via più innovativa nei motori elettrici e negli "ibridi" (elettrico+combustione interna).

Infine, si esplora l'impiego delle celle a combustibile.

La propulsione elettrica

L'elettrico, soluzione ottimale del problema delle emissioni e del rumore, non ha finora superato l'ostacolo del costo (superiore del 25% a quello di una vettura a benzina, ma ad essa inferiore per 2/3 nel consumo, e con una durata di 1 milione di km.), del peso e della ricarica delle batterie. La chiusura da parte di Ford della divisione auto elettriche Th!nk e l'annuncio da parte di GM di abbandono della produzione delle sue vetture elettriche, venuto meno l'obbligo di vendere il 10% di auto elettriche in California già dal 2003, sono una chiara indicazione che il mercato non è ad oggi disposto ad accettare i compromessi in termini di prestazioni e spazio imposti dalla propulsione elettrica.

Alcune tendenze nell'automotive

La propulsione ibrida

Maggiori sforzi sono indirizzati in America verso veicoli a propulsione ibrida, che promettono risparmi di benzina nell'ordine del 50% e le performance dei motori a benzina. Questo risultato viene ottenuto attraverso l'uso del motore elettrico alle basse velocità e l'intervento di quello a benzina successivamente (Toyota Prius, Ford, GM), oppure come nel caso delle Honda Civic e Insight utilizzando il motore elettrico come "booster" di piccoli motori a benzina.

Più ardua la penetrazione sul mercato europeo, dove la concorrenza dei nuovi motori diesel appare difficile da affrontare.

La Toyota Prius ha ormai superato il punto di pareggio, secondo calcoli forse un po' ottimistici di Toyota e si avvia al lancio di una seconda generazione, che dovrebbe permettere alla gamma dei veicoli ibridi Toyota, oggi composta da tre modelli, di vendere 300.000 unità all'anno entro il 2005.

GM e Ford sono anch'essi impegnati nello sviluppo di SUV a propulsione ibrida, attesi sul mercato rispettivamente nella seconda metà del 2003 e nel 2005.

Le celle a combustibile

Quanto alle celle a combustibile, che consentirebbero la sostituzione della propulsione a combustione interna con il motore elettrico, i Costruttori si sono uniti in gruppi. Toyota si è alleata con General Motors (con Isuzu e Fiat). Daimler-Chrysler, il costruttore che ha investito di più ed appare più avanzato, prevede una produzione di 40.000 veicoli nel 2004, 100.000 nel 2006, 300.000 nel 2010. Si è alleato con Ford, Mazda, Volvo e con Ballard. Honda e Renault-Nissan hanno invece programmi individuali.

Questa soluzione può costituire una vera e propria rivoluzione nell'automotive. Il limitato ingombro delle celle ne consentirebbe il collocamento all'interno di un pianale dello spessore di pochi centimetri nel quale troverebbero posto anche i sistemi "by-wire" di guida, consentendo concezioni nuove nel design e nell'uso dello spazio.

I fornitori di pile a combustibile, che attualmente producono per l'industria aero-spaziale, sono localizzati nel Nord America (Ballard, International Fuel Cell, Du Pont, Nuvera Fuel Cells), in Giappone (Fuji, Hitachi, Mitsubishi, Toshiba, IHI) e in Europa (Siemens e Nora, che

peraltro sono in ritardo nell'applicazione all'automotive). Essi vedono nel settore automotive un'enorme possibilità di sviluppo, da cogliere tuttavia adattandosi alle esigenze di un mercato che a differenza di quello aero-spaziale consente grandi volumi ma è molto sensibile alle problematiche di costo.

Si ritiene che le innovazioni sostitutive del motore a combustione (elettrico, ibrido, con o senza celle a combustibile) costituiscano una minaccia per almeno due terzi dei tradizionali fornitori dell'automotive, che dipendono direttamente dalla motorizzazione con motore a combustione interna, e un'opportunità per nuovi fornitori.

Le emissioni e l'alleggerimento delle vetture

Costruttori e Fornitori sono impegnati nel produrre veicoli e componenti sempre più leggeri, che consentano di ridurre i consumi di carburante e quindi delle emissioni. Così si elimina la ruota di scorta, si sostituiscono i materiali ferrosi (che oggi rappresentano, ad esempio per Renault, il 71% della massa di un veicolo) con i polimeri (che con la plastica rappresentano il 20%) in certe parti strutturali³, si impiega sempre più alluminio in luogo dell'acciaio⁴.

La riduzione dei pesi è una grossa sfida per i Costruttori e per i Fornitori, in quanto richiede forti investimenti e impiego di nuove tecnologie, senza peraltro ottenere sostanziali incrementi dei ricavi. Per i Fornitori tradizionali si tratta di fronteggiare nuovi possibili concorrenti imposti dai Costruttori, o di dover sviluppare nuove competenze e nuove tipologie di prodotti.

Il trattamento dei veicoli a fine vita

La direttiva 2000/53/CE emanata dall'Unione Europea nel settembre del 2000 regola la fase di "fine di vita" dei veicoli, impegnando il mondo della produzione automobilistica europea ad intervenire tempestivamente sulle fasi di progettazione e di produzione di nuovi veicoli, in modo da rispettare le scadenze previste per il 2006 e il 2015.

Secondo una pubblicazione del CRF (Centro Ricerche Fiat) del marzo 2002, a quella data solo il 7,5% della massa di un veicolo veniva reimpiegato o riciclato, mentre il 92,5% resta fuori controllo. La direttiva fissa i seguenti obiettivi: per il 2006 dovrà andare in discarica

Nota

⁽³⁾ Nel 1950 un veicolo conteneva 10 kg. di plastica, nel 2003 ne contiene in media 130.

⁽⁴⁾ Nella Audi A2 il peso della carrozzeria in alluminio è di oltre 70 Kg. inferiore a quello di una carrozzeria in acciaio. Anche i componenti impiegati sono più leggeri. Il peso totale è risultato inferiore di 150 kg, e l'A2 pesa solo 895 kg.

Alcune tendenze nell'automotive

solo il 15%, mentre l'80% dovrà essere reimpiegato o riciclato ed il 5% recuperato⁵. Nel 2015 queste percentuali dovranno passare rispettivamente al 5%, 10% e 85%. A partire dal 2005 l'omologazione dei nuovi veicoli sarà condizionata dalla dimostrabilità che il 95% della loro massa sarà riutilizzato. Viene inoltre stabilito l'impegno dei Costruttori a ritirare gratuitamente i veicoli in "fine di vita", la raccolta, il ricondizionamento e il riutilizzo dei componenti, il divieto di impiegare metalli pesanti (piombo, mercurio, cadmio, ecc.) nella produzione dei veicoli che saranno messi sul mercato a partire dal 1° luglio 2003.

L'uniformazione al Regolamento richiede che siano messe in atto nuove tecniche di smontaggio e di trattamento dei materiali e metodologie di produzione dei componenti che ne massimizzino la ricondizionabilità. A medio termine si dovrà adattare la progettazione di nuovi veicoli all'obiettivo di omogeneizzare i tipi di materiali e di semplificare le operazioni di smontaggio e sviluppare sistemi di smontaggio su scala industriale con impiego di linee automatizzate. Si dovrà dare la preferenza ai materiali più facilmente riutilizzabili, come i biopolimeri, e indirizzare l'industria chimica nella ricerca su materiali a massimo riutilizzo.

Per la filiera della fornitura questa evoluzione può comportare il rischio di costi di produzione più elevati senza contropartita in termini di prezzi di vendita. Ma a più lungo termine questo rischio potrebbe tradursi in opportunità se, come si è verificato nel recupero degli elettrodomestici, i fornitori di componenti trovassero il modo di sfruttare il ciclo di vita dei loro prodotti dopo la fine della vita dei veicoli su cui essi sono stati montati.

5.4.2 Sicurezza, comfort, comunicazione

La sicurezza è stata in questi ultimi anni, uno dei motori di sviluppo dell'innovazione nell'auto.

Il lancio di un programma europeo per la sicurezza stradale (che si materializzerà in una "Carta Europea della sicurezza stradale"), che ha l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero dei morti per incidenti sulle strade dell'Unione Europea rende ancora più attuale e trainante questo filone di innovazione.

Gli interventi individuabili riguarderanno sia la sicurezza passiva che quella attiva.

Nota

⁵ Per reimpiego si intende l'utilizzo di parti del veicolo per lo stesso scopo per cui erano stati concepiti. Per riciclaggio si intende il ritrattamento dei materiali di rifiuto in un nuovo processo di produzione, analogo o diverso da quello originale, con l'esclusione del recupero di energia. Per recupero di energia si intende l'utilizzo di rifiuti combustibili quale mezzo per produrre energia.

La sicurezza passiva

Per ciò che concerne la prima, essi presumibilmente riguarderanno l'applicazione delle cinture di sicurezza a veicoli che finora non ne sono stati dotati (pullman), il fissaggio dei sedili per i bambini, l'uso di materiali e strutture in grado di assorbire i "crash". Inoltre la Commissione Europea proporrà una direttiva sulla sicurezza delle infrastrutture viarie, al fine di "attivare un sistema di gestione coordinato dei "punti neri" esistenti sulla rete stradale europea".

La sicurezza attiva e la comunicazione

Parlare di sicurezza attiva e di comunicazione significa parlare della telematica di bordo. Si tratta di un settore in crescita esponenziale: in Germania studi della Mercer Management Consulting prevedono che la percentuale di elettrica-elettronica sul valore industriale di un veicolo passerà tra il 2000 e il 2010 dal 22 al 35%, e che di essa il software rappresenterà 38%, contro il 20% del 2000.

Si distinguono le seguenti linee di prodotti:

- sistemi per la sicurezza nella guida: sono basati sull'interazione tra veicolo e strada (es. sistemi per la tenuta in corsia nelle autostrade (AHS Automated Highway Systems), per segnalare ostacoli, sensori di distanza anteriore e posteriore; attivatori di tensionamento delle cinture di sicurezza e degli air-bag in avvertimento di pericoli;
- sistemi di navigazione: in collegamento con centri di informazione guidano l'automobilista secondo percorsi ottimali;
- sistemi di localizzazione del veicolo mediante collegamento con antenne satellitari (GPS Global Positioning Systems);
- sistemi di diagnostica a distanza, che impiegano sul veicolo centraline capaci di dialogare con centri di assistenza collegati;
- sistemi di gestione delle flotte (fleet management);
- sistemi di info-tainment.

I componenti principali di questi sistemi sono i video, i sensori, i mouse, le antenne, gli strumenti "viva voce", le centraline, i software, gli attuatori.

Alcune tendenze nell'automotive

I principali produttori di software sono Microsoft e Sony, che si contendono il primato nei sistemi informativi di bordo. La prima vanta una diffusione ed una rinomanza globali, la seconda ha il proprio punto di forza nell'impiego di una piattaforma Java, la più adatta al mondo autoveicolare.

Alcuni tra i principali produttori di sistemi telematici di bordo sono⁶:

- la giapponese Aisin: produce sistemi per la sicurezza, di navigazione, di localizzazione;
- la texana ATX: produce sistemi di diagnostica a distanza negli Stati Uniti per Mercedes e BMW;
- Bosch: sfrutta la sua posizione dominante in più tecnologie e in più sistemi per svolgere un ruolo di referente verso le autorità ed i costruttori nella definizione degli standard dei prodotti. Inoltre è in grado meglio di qualunque altro produttore di integrare più sistemi e servizi. La sua specialità sono i sistemi multimediali (uffici mobili con ampie possibilità di comunicazione), con uso di comandi vocali;
- le inglesi CybIT (hardware, software), Itis (informazioni sul traffico e fleet management) e Minorplanet (fleet management);
- Delphi, che, avendo già sviluppato negli Stati Uniti (in cui manca una rete radiofonica nazionale) un sistema di comunicazione satellitare via radio, ora lo utilizza e lo amplia per fornire servizi d'informazione sul traffico e di navigazione. Inoltre stabilisce rapporti di partenariato con fornitori di sistemi telematici minori ad alta specializzazione;
- la giapponese Denso, attiva nei sistemi di navigazione;
- l'italiana Viasat, nata nel 1999 come Joint-venture tra Telecom Italia e il Gruppo Fiat, dopo un periodo di forte espansione ma di risultati di bilancio passivi, nel novembre del 2002 è stata assorbita dal gruppo torinese Elem - sistemi elettronici, information technology, telecomunicazioni - che, riportato il bilancio in pareggio nei primi sei mesi, sta ora rilanciandola con impegnativi programmi di sviluppo tecnologico e di marketing. Vanta in Italia più di 100.000 clienti ed è attiva anche all'estero. È specializzata in sistemi per l'infomobilità, la sicurezza, la protezione satellitare ed ha stipulato importanti convenzioni con varie compagnie assicurative;

Nota

⁽⁶⁾ Fonte: *Telematics, Management briefing*, Dennis Foy, 2003, www.just-auto.com

Parte seconda

- l'italiana Cobra, di Varese, produttrice di antifurti, ha messo a punto un sistema chiamato Connex, che consente di localizzare il veicolo e avvisare in caso di furto. Inoltre può svolgere la funzione di "fleet management" verificando la localizzazione, inviando comandi e controllando la velocità;
- nelle antenne auto l'Italia vanta due presenze importanti: FIAMM e Calearo, entrambe della provincia di Vicenza. La prima, nota tra l'altro anche per la produzione di avvisatori acustici per auto e di batterie avviamento ed industriali, ha inserito nuovi avvisatori utilizzabili in funzione antifurto e segnalazione interna, ed è attiva nei sistemi di alimentazione con pile a combustibile, per i quali ha un accordo con l'italo-americana Nuvera. Calearo, primo produttore di antenne a triplo uso (satellitare, radio, telefonia) che fornisce ai principali costruttori mondiali ed a produttori di sistemi di telecomunicazione (Bosch, Alcatel, Siemens), produce anche sistemi satellitari di sicurezza e kit viva-voce, ed ha in corso collaborazioni di "joint development" con le americane Receptec e PPG e con la tedesca Katrein;
- Motorola fornisce di microchips un ampio numero di produttori di sistemi e collabora alla ricerca di nuove applicazioni, specialmente nei sistemi di comunicazione satellitare dedicati. I suoi prodotti sono piazzati su pressoché tutti i modelli di veicoli;
- Siemens-VDO fornisce sia i costruttori che il mercato del dettaglio (retro-fit market). Fornisce sistemi di gestione flotte, di localizzazione e comunicazione;
- Visteon integra i sistemi telematici con altri sistemi.

Tra i costruttori:

- Bmw, il costruttore più avanzato nei sistemi telematici, ne fa un uso diffuso nelle sue più recenti serie. Il suo sistema iDrive, applicato nella Serie Sette sarà progressivamente installato sulle serie minori. L'iDrive offre servizi di controllo della climatizzazione e dell'audio e servizi veicolo-terra. L'iDrive è ritenuto un sistema complicato e perciò è poco utilizzato. Per facilitarne l'uso, Bmw inserirà i comandi vocali. Ma sussistono dubbi sul fatto che sistemi complessi come l'iDrive (o l'MMI della Audi A8) possano essere sfruttati dal conducente in tutto il loro potenziale. Secondo recenti statistiche sembra che il reale utilizzo di questi strumenti si limiti al 9-10% del potenziale. Forse occorre attende-

Alcune tendenze nell'automotive

re che il cliente ci si abitui e che i servizi di bordo siano interfacciati "a terra" da centri di controllo più capillari.

- DaimlerChrysler ha dotato le vetture Mercedes di servizi di assistenza telematica e di "concierge" per i suoi clienti, integrabili con servizi di navigazione, sull'esempio dei servizi Fiat Targa.
- Ford ha in programma di sviluppare i sistemi di sicurezza e di navigazione e di comando vocale.
- Fiat è avanzata nei sistemi multimediali di comunicazione tra veicolo e il suo centro di assistenza di Arese (Targa service) che offre aiuto nei casi di emergenza, servizi di segreteria e di navigazione. Targa Service è comunque poco utilizzato (solo il 3% sceglie questa opzione). Nello scorso anno ha ceduto al gruppo torinese Elem la propria partecipazione (50%) nella società Viasat.
- General Motors opera tramite la controllata Onstar, che imposta i propri servizi informativi, utilizzando le reti di alcuni quotidiani.
- Volkswagen: ha una divisione tecnologica, chiamata Gedas, che si occupa anche dello sviluppo della rete multimediale interna e della telematica di bordo dedicata alla gestione del traffico nelle grandi città e nelle aree regionali.

In conclusione, ogni costruttore opera secondo la propria percezione dei desideri dei clienti. Sotto i costruttori operano a vari livelli diversi fornitori e consulenti, ciascuno con una propria area di competenza, con crescente sviluppo di sinergie su programmi comuni. Si cerca e si ha bisogno di implementare standard e piattaforme operative comuni, in modo da garantire alla clientela l'interoperabilità.

I numeri della componentistica

6. Notizie dai mercati: dati dai principali paesi produttori

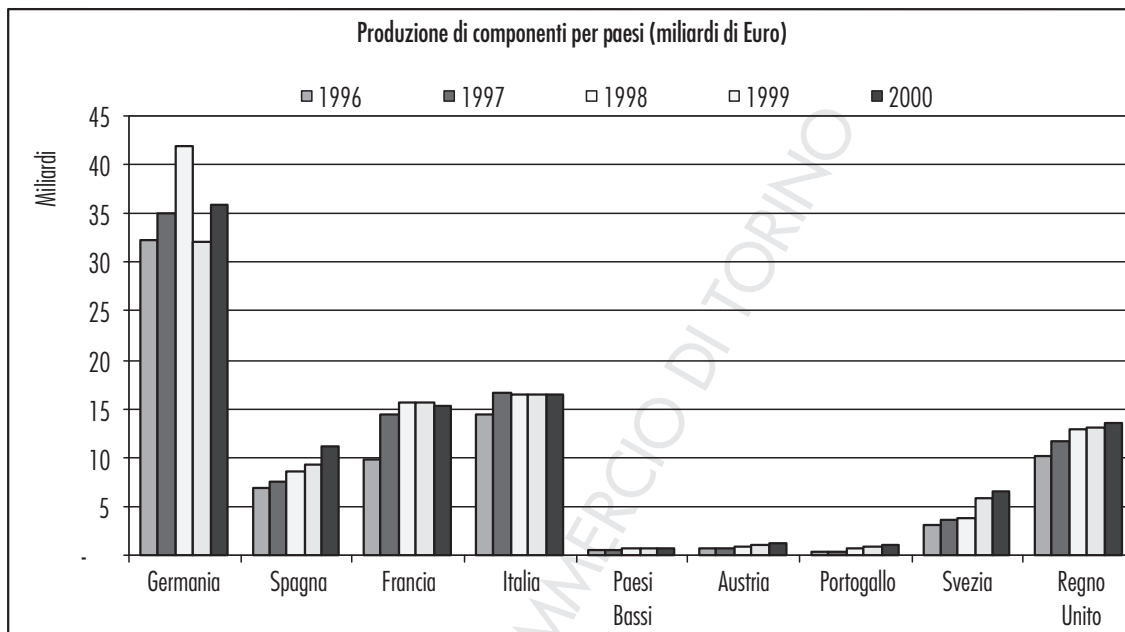
Non esistono dati ufficiali che permettano di dimensionare il comparto della produzione di parti e componenti per autoveicoli a livello mondiale. Secondo una stima del CLEPA, l'associazione europea dei componentisti, relativa all'anno 1999, la produzione mondiale di componenti ha un valore di 1.250 miliardi di euro, di cui 970 di primo equipaggiamento.

Per l'Europa è possibile ottenere una stima sicuramente approssimata per difetto⁷ e relativa al solo settore DM 343 – Fabbricazione di parti e di accessori per autoveicoli e loro motori – dai dati della produzione di fonte Eurostat, aggiornati all'anno 2000 (Tav.3 nell'Appendice statistica). Ne deriverebbe un valore complessivo pari a 104 miliardi di euro, difficilmente congruente con i dati relativi ai principali paesi produttori, stimati dalle Associazioni di categoria. Questi dati sono tuttavia maggiormente interessanti per analizzare la dimensione relativa dei diversi paesi e il loro andamento nel periodo 1996-2000, illustrati nella tabella sottostante.

Nota

⁷⁾ Numerosi dati delle singole sotto-classi non sono disponibili per ragioni di segreto statistico, in quanto relativi a meno di 3 imprese.

Parte terza



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati EUROSTAT

In *Germania*⁸ il fatturato ha raggiunto nel 2002 57 miliardi di euro, con una minima flessione sul 2001 (-1%), principalmente imputabile alla riduzione delle esportazioni (23,3 miliardi), a fronte di un mercato interno stabile (33,3 miliardi), che assorbe il 59% della produzione totale. Se si considerano anche le produzioni di società tedesche all'estero, operanti in più di 60 paesi, il peso delle attività internazionali sale ben sopra la metà del fatturato totale. L'andamento del fatturato dei componentisti conferma l'annata poco brillante della Germania come già osservato nel paragrafo sulla produzione di veicoli. L'industria della fornitura è comunque prevista in crescita maggiore di quella dei Costruttori. Così come è più alta nei fornitori, specie di 1° livello, la propensione ad investire. Ciononostante i margini per i Fornitori tendono a calare, inducendo il mercato, come abbiamo visto, verso gli stessi processi di concentrazione che si sono verificati per i Costruttori.

Nota

I numeri della componentistica

L'impiego nella componentistica è aumentato del 4% nel 2001 e del 2% nel 2002, salendo a 316.000 addetti, con un incremento di 75.000 unità dal 1994. Questo dato è particolarmente significativo se confrontato con l'impiego nell'industria di produzione auto, che ha fatto registrare nel 2002 una flessione del 3% (411.000 contro 421.000 del 2001). In crescita la produzione nella Germania dell'Est dove solo nel 2001 l'industria (Volkswagen, Porsche, BMW e Daimler-Chrysler) ha investito più di 800 milioni. Nel 2001 la Germania dell'est ha prodotto 435.000 veicoli, con un impiego di 35.000 addetti.

La Francia⁹, con 24,4 miliardi di euro nel 2000, occupa il quarto posto nel mondo e il secondo in Europa nella produzione di componenti. La struttura della filiera auto francese si sta evolvendo con un processo di allungamento, a causa del sempre maggior ricorso all'esternalizzazione, e di concentrazione al vertice. I fornitori di primo livello, infatti, sono passati da 280 del 1999, a 270 nel 2000 a 257 nel 2001 con 111.826 addetti (fonte FIEV), e il 75% del fatturato è realizzato da imprese con più di 500 addetti. Queste imprese hanno compiuto, per la maggior parte, sforzi importanti di internazionalizzazione (41% della produzione è indirizzata all'estero) e di innovazione, per assecondare le richieste dei produttori.

Con una produzione globale in rialzo del 42% in 7 anni (dal 1994 al 2001), i fornitori di primo livello garantiscono una presenza industriale in 34 paesi. Il peso delle imprese localizzate in Francia ma detenute da capitali stranieri è importante e crescente. Nel 2000, il 47% delle imprese, il 74% delle esportazioni e il 62% degli investimenti erano detenute da imprese straniere. La Francia tuttavia può vantare tre Fornitori Globali di origine francese: Valeo, che occupa il decimo posto nella graduatoria mondiale, Faurecia, al dodicesimo posto, e Saint-Gobain.

La Spagna¹⁰ pur non avendo una casa automobilistica nazionale, è diventato un polo produttivo di assoluto rilievo in Europa, ed è passata dalle 500.000 auto costruite dalla Seat dieci anni fa ai 2 milioni e 230.000 auto costruite nel 2002.

Il fatturato complessivo dell'industria spagnola di componenti è stato nel 2002 di 25,2 miliardi di euro, con un incremento del 3,57% sul 2001, di cui 12,2 miliardi impiegati nel mercato nazionale. Le esportazioni sono state di 12,9 miliardi di euro e le importazioni di 16,8 miliardi entrambe in crescita rispetto al 2001, rispettivamente del +5,4% e del +3,0%.

Nota

⁽⁹⁾ Rapporto annuale 2002 FIEV.

⁽¹⁰⁾ Rapporto SERNAUTO 2003

L'AUTOMECHANIKA DI FRANCOFORTE

L'Automechanika di Francoforte si è confermata, anche nell'edizione 2002, come una delle manifestazioni fieristiche internazionali più importanti, se non la più importante, per le imprese della filiera automobilistica.

Francoforte è posta al centro della grande area "automotive" europea che dal Nord della Francia attraversa la Germania, il Belgio e l'Olanda e si estende verso i Paesi dello sviluppo nuovo o più recente di questo settore (Austria, Germania dell'Est, Polonia, Cechia, Slovacchia, Ungheria, Romania). Un'area sulla quale finiscono col gravitare i Paesi meno centrali dell'auto europea (la Gran Bretagna, l'Italia, la Spagna, la Turchia, il Portogallo, i Paesi Scandinavi).

Questa grande "nebulosa" dell'automotive europea concentra una grande fetta del parco circolante mondiale. Essa è perciò anche il più importante mercato per i prodotti del ricambio.

Le aspettative di sviluppo di cui sono investiti i Paesi più ad est (i paesi "baltici", la Russia, l'area trans-carpatica), fanno di Francoforte la vetrina ed il "meeting point" più efficaci per chi cerca contatti in questa direzione.

Non c'è da stupirsi quindi se a Francoforte espongono anche fornitori delle aree più lontane, dal Nord, Centro e Sud America all'Australia, dall'Asia al Sud Africa ed ai Paesi Nord-Africani.

E poiché l'altro (e più importante) filone della fornitura automobilistica, quello del Primo Equipaggiamento, ha assunto modalità di rapporto cliente-fornitore complesse, dirette e selettive, quindi poco adatte a manifestazioni fieristiche, Francoforte accentua la propria valenza di fiera internazionale del ricambio, dell'accessorio e della riparazione.

Cosa si può ricordare di Francoforte 2002? Anzitutto l'atmosfera: comparata a quella quasi funerea dell'EquipeAuto dell'ottobre 2001, svoltosi a ridosso dell'attentato alle "twin towers", Francoforte, con i suoi quasi 4.300 espositori (poco più degli stessi dell'edizione 2000) sembrava sprigionare volontà e fiducia nella ripresa. Le aziende espositrici, almeno quelle italiane, hanno espresso soddisfazione per i contatti avuti e per le ordinazioni ottenute.

I numeri della componentistica

Cosa si può dire della presenza italiana? È stata, come al solito, cospicua, in termini numerici: 673 aziende, pari al 15,7%, il gruppo nazionale più forte dopo quello della nazione ospitante (1031 espositori, 24%), seguito da Taiwan (424), Cina (224) Gran Bretagna (189) India (171). Ma forse proprio la numerosità, non a caso vicina a quella di Paesi caratterizzati da produzioni a costi bassi e largamente imitative, può essere vista come indice, oltre che di intraprendenza, di eccessivo frazionamento e di posizionamento (anche per la tipologia dei prodotti esposti dalla maggior parte delle aziende) a livelli di competitività non certamente inespugnabili. Significativo è a questo riguardo l'aumento di presenze di espositori cinesi (passati da 83 a 224) e indiani (da 96 a 171).

Un altro elemento "italiano" emergente sembra essere l'accresciuta presenza di gruppi coordinati da Enti di promozione a carattere pubblico o semi-pubblico: dalla rappresentanza nazionale (l'ICE) a quelle regionali (Piemonte, Lombardia, Emilia), fino a quelle provinciali (Teramo, Grosseto).

La rappresentanza italiana contava, oltre ad aziende piccolo-medie, anche le principali imprese componentiste a controllo proprietario nazionale: Brembo, C.F. Gomma, Fiamm, Sogefi, mentre Magneti Marelli era rappresentata dalla omonima società per l'Aftermarket.

7. Il mercato italiano dei componenti

Questo capitolo è interamente dedicato all'analisi della dimensione e dell'evoluzione della componentistica autoveicolistica in Italia. Si compone di tre paragrafi.

Il primo paragrafo è dedicato ad un breve inquadramento congiunturale. Poiché si tratta di un contributo non presente nelle precedenti versioni dell'Osservatorio, abbiamo ritenuto opportuno presentare le evoluzioni congiunturali relativamente al biennio 2001-2002 e non limitarci a quest'ultimo anno.

Il paragrafo successivo, omogeneo rispetto alle edizioni precedenti, è dedicato alla stima della dimensione del mercato della componentistica italiana, sia dal lato della produzione sia da quello della domanda e dei flussi commerciali, suddivisi per primo equipaggiamento e ricambi.

L'ultimo paragrafo raccoglie le opinioni qualificate relativamente ad alcuni temi chiave raccolte attraverso una serie di interviste a personaggi chiave della componentistica in Italia.

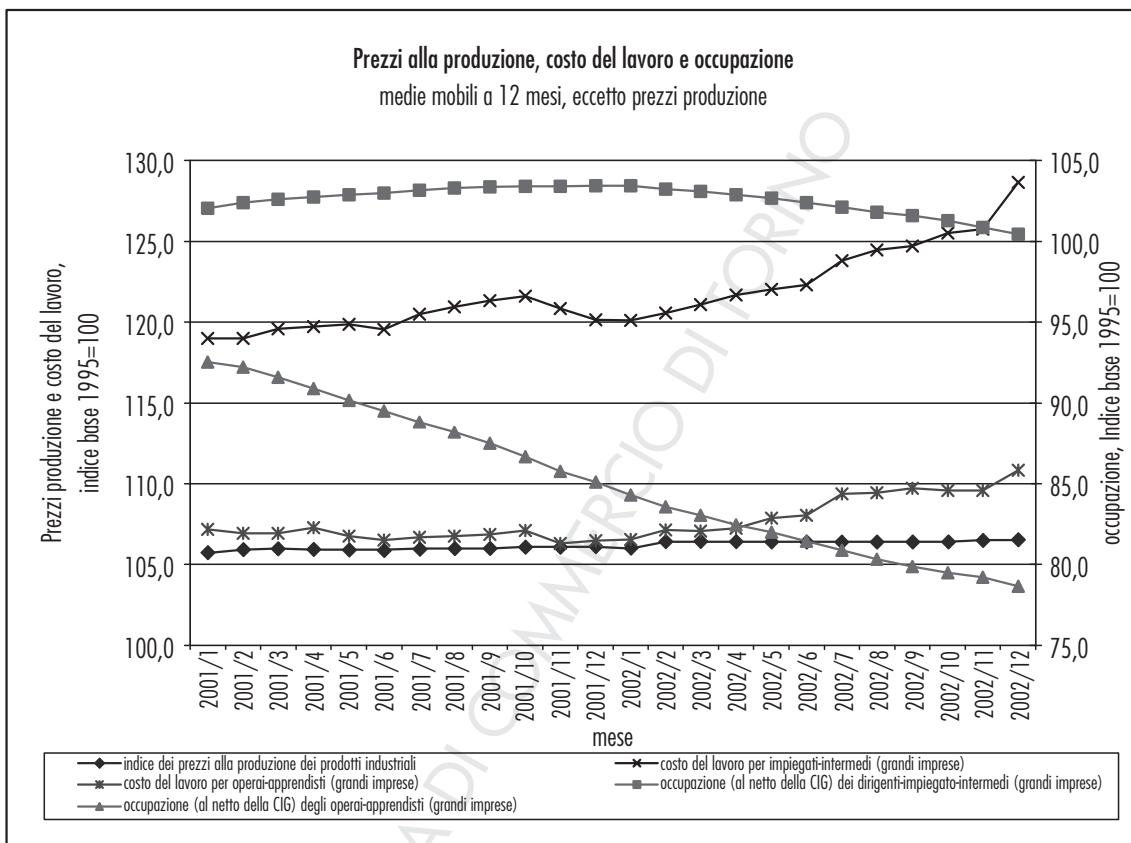
Il capitolo è integrato da un approfondimento dedicato al CRF – Centro Ricerche Fiat.

7.1 L'inquadramento congiunturale italiano

Questo paragrafo contiene un sintetico inquadramento congiunturale relativo al biennio 2001-2002 e basato sui dati congiunturali pubblicati dall'ISTAT. Tutti i dati si riferiscono alla classe DM 343 - Fabbricazione di parti e di accessori per autoveicoli e per loro motori – che raggruppa la grande maggioranza delle imprese della componentistica autoveicolistica¹¹.

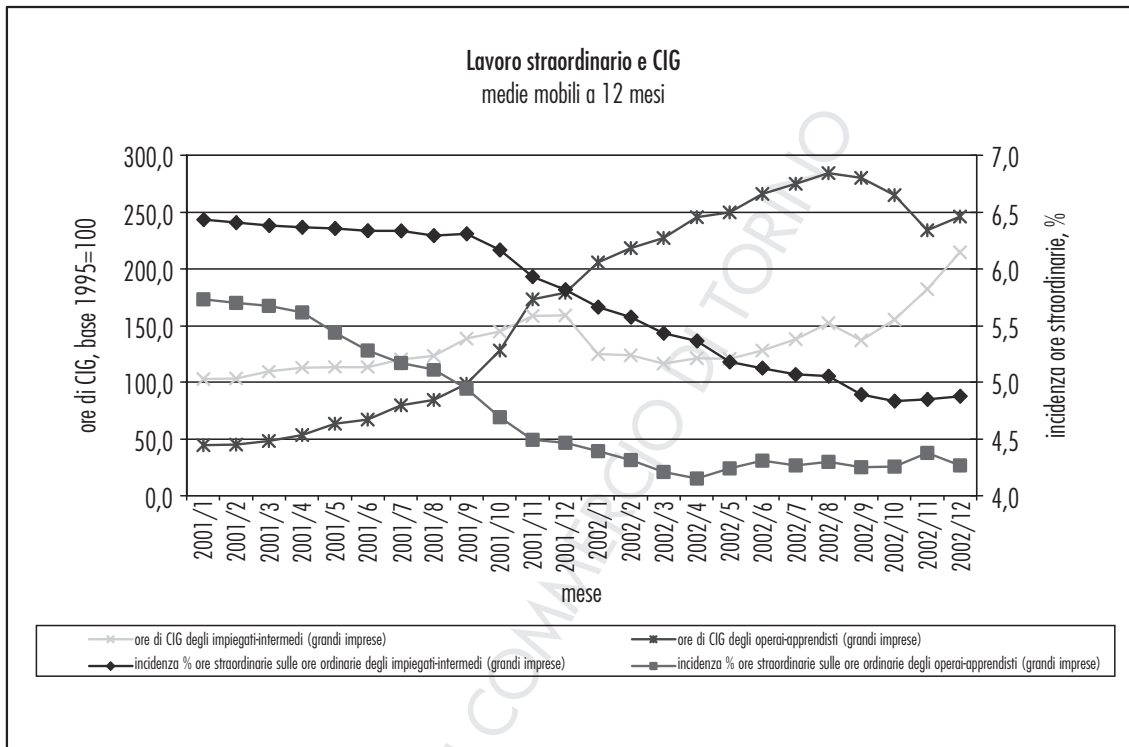
Nota

I numeri della componentistica



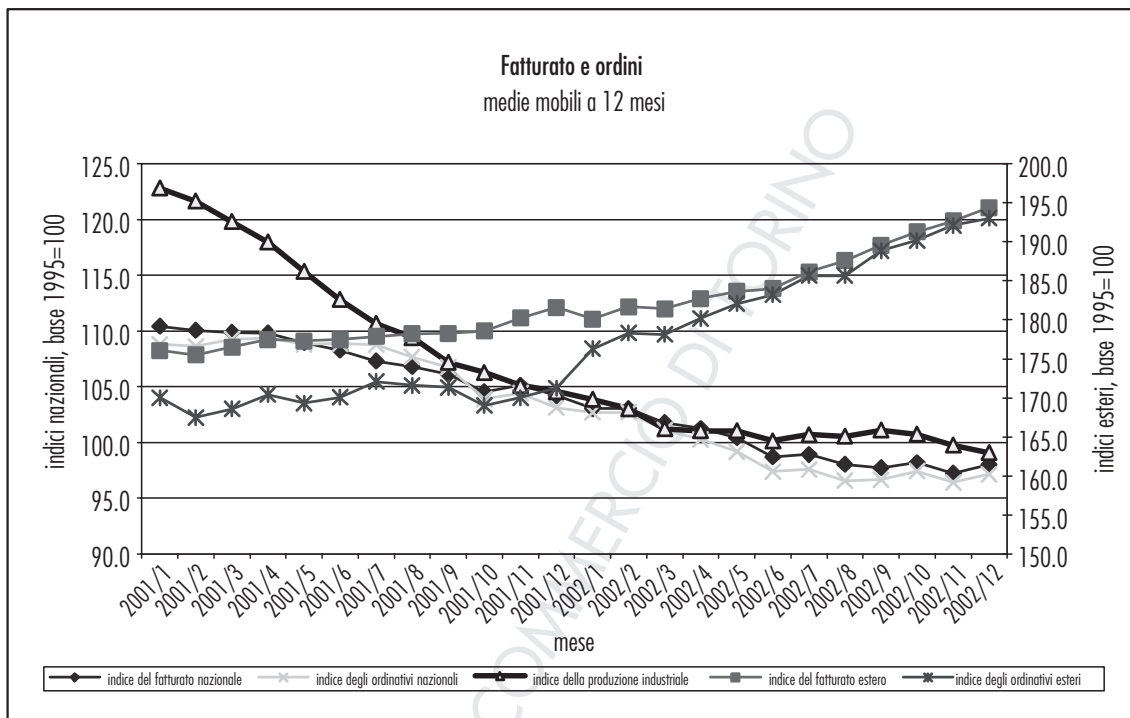
I prezzi alla produzione si sono mantenuti sostanzialmente stabili nel biennio osservato, così come il costo del lavoro per operai e apprendisti, che tende però a crescere nella seconda parte del periodo osservato. In continua crescita il costo del lavoro relativo ai colletti bianchi, la cui occupazione effettiva sembra avere raggiunto un massimo verso la fine del 2001, per iniziare un lento declino nel 2002; è invece inequivocabile il trend discendente dell'occupazione degli operai.

Parte terza



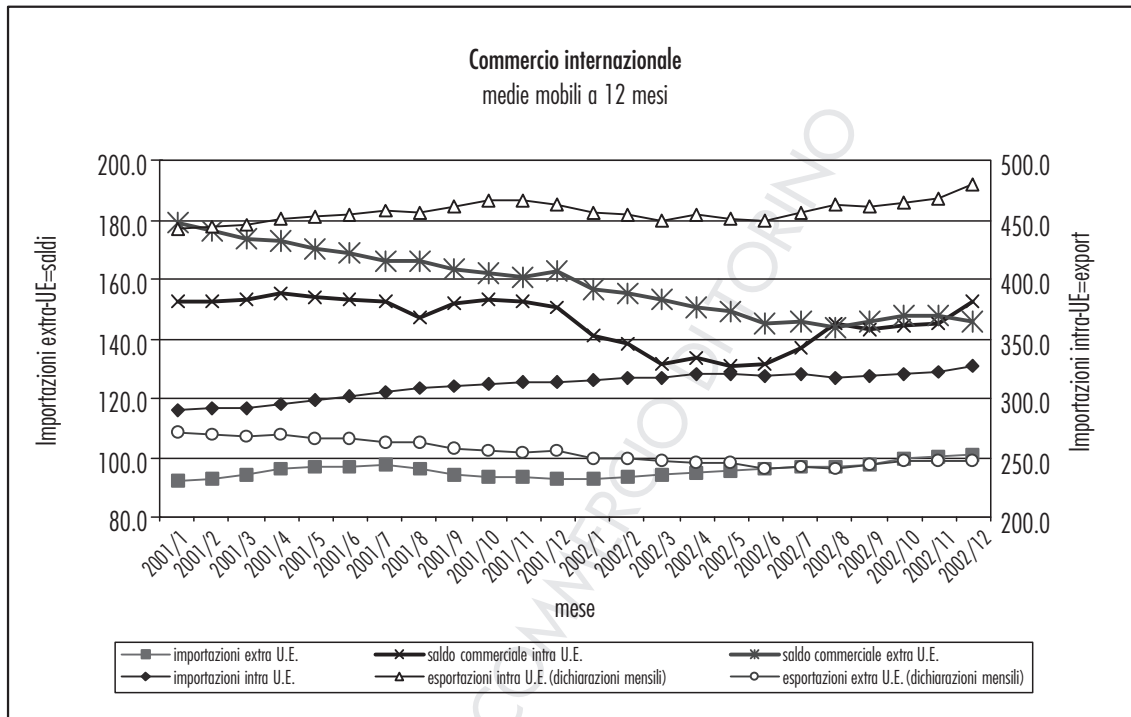
Il peggioramento congiunturale è più evidente nella tabella soprastante, che mostra l'andamento di due grandezze "al margine" e quindi più sensibili all'evoluzione del trend. Il 2002 mostra infatti una netta contrazione dell'utilizzo degli straordinari in proporzione delle ore lavorate e un contestuale incremento dell'utilizzo della Cassa Integrazione Guadagni. Anche in questo caso il peggioramento delle condizioni occupazionali per gli operai anticipa il dato per gli impiegati, che terminano il 2002 con un utilizzo fortemente crescente della CIG. L'incidenza degli straordinari si stabilizza invece nella seconda metà del 2002, evidenziando alcuni segni di ripresa nei dati non stagionalizzati.

I numeri della componentistica



La tabella precedente indica chiaramente che la contrazione è tutta di origine interna, mentre continua l'apporto favorevole della domanda estera. Il saldo a livello di produzione industriale è comunque decisamente negativo, con una stabilizzazione nella parte centrale del 2002 e una ripresa dell'andamento discendente negli ultimi mesi dell'anno.

Parte terza



L'ultima tabella, infine, mostra attraverso le statistiche del commercio internazionale, il persistere di un saldo commerciale del settore estremamente positivo, a fronte di un andamento divergente del commercio intra-UE - saldo in crescita dal secondo trimestre 2002, dopo una fase di contrazione nella prima parte del periodo osservato - ed extra-UE con una contrazione netta delle esportazioni a fronte di una modesta ma continua crescita delle importazioni.

7.2 La produzione e la domanda italiana di componenti

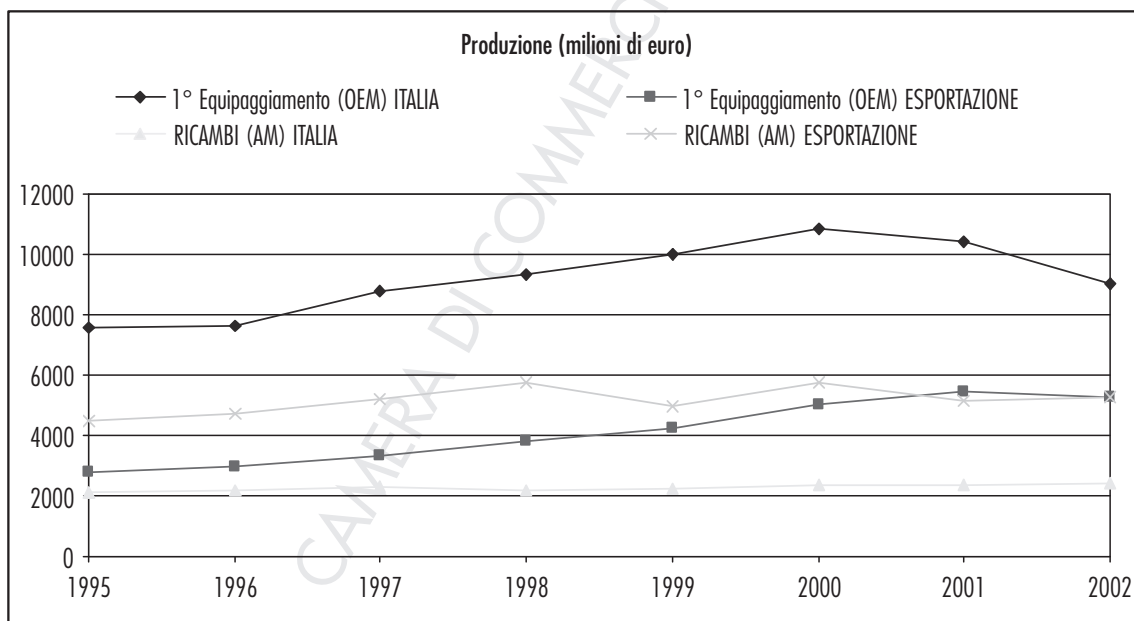
La debolezza del mercato automobilistico italiano ed europeo unitamente alle pesanti difficoltà della Fiat Auto, non potevano non avere ripercussioni sull'intero settore automotive. La produzione italiana di componenti, infatti, nel 2002 è stata di 22,0 miliardi di euro, con una

I numeri della componentistica

contrazione del 6,1% sul 2001, che si aggiunge alla flessione registrata lo scorso anno del 2,3%. Si tratta di un risultato fortemente negativo anche se confrontato con il calo dell'11,5% che ha fatto registrare la produzione italiana di autovetture.

Infatti se analizziamo il dato della produzione nelle sue due tipologie d'assorbimento, osserviamo che la produzione destinata al primo equipaggiamento cala del 11,6% e addirittura del 13,4% quella destinata all'industria nazionale. Il contenimento del valore totale è dunque da attribuire alla più lieve contrazione della produzione destinata all'industria estera del montaggio (-3,6%) e soprattutto alla pur modesta crescita del mercato del ricambio (+2,5%), peraltro motivata dal fisiologico aumento del parco circolante, delle percorrenze medie degli automobilisti e dell'incidentalità.

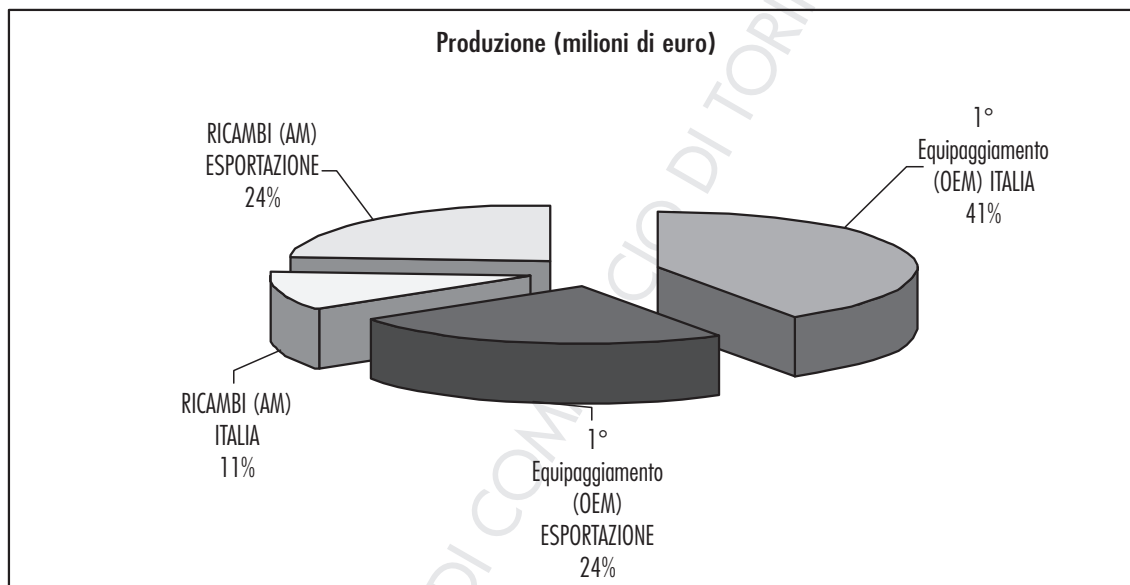
Non va inoltre trascurato il fatto che gli aumenti di produzione dovuti all'outsourcing abbiano raggiunto il culmine negli ultimi due anni.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

Il grafico seguente mostra la ripartizione percentuale per destinazione della produzione di componenti. È interessante notare come la contrazione del mercato nazionale abbia fatto lievitare la quota di produzione destinata all'esportazione al 48%, contro il 45% del 2001, con una crescita leggermente superiore dell'esportazione di ricambi (che passa dal 22% al 24%) sull'esportazione di primo equipaggiamento (da 23% a 24%).



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

La domanda totale di componenti è stata di 17,2 miliardi di euro, con una riduzione del 7,6% (-1,4 miliardi) rispetto al 2001. Il calo della domanda di componenti di primo equipaggiamento è stato ancora più rilevante, con un -11,6% (11,7 miliardi di euro nel 2002, contro 13,3 del 2001), in linea con il calo della produzione di autoveicoli (-11,5%). Ma ancora più negativa è la domanda di componenti di primo equipaggiamento dei produttori nazionali che cala del 13,4%, a fronte di una riduzione contenuta del componente OEM d'importazione (-4,8%).

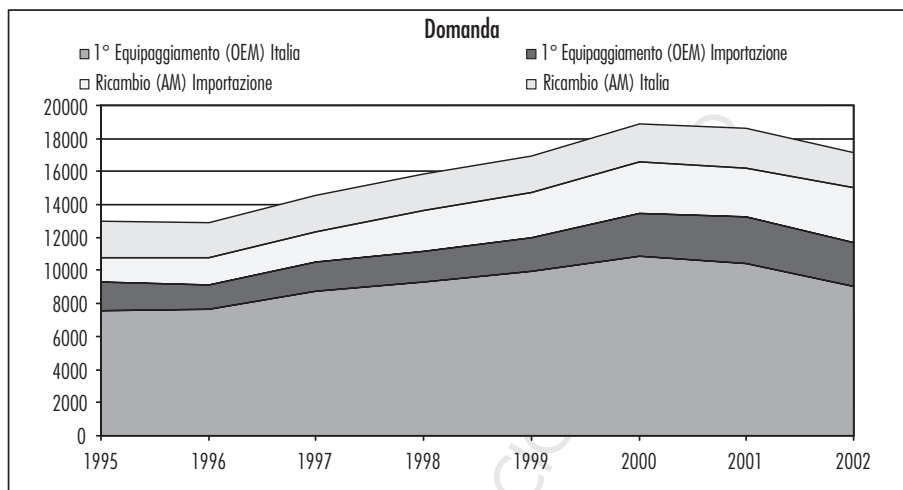
I numeri della componentistica

Su questo dato pesa la maggiore dimensione europea che hanno assunto i processi d'acquisto di Fiat Auto, a seguito della sua integrazione con GM. Prima gli acquisti erano distribuiti tra vari fornitori locali per vicinanza alla casa. Ora il ventaglio si è allargato, la concorrenza nasce sulle piattaforme in comune Fiat-GM, con componentisti che ne traggono benefici (per es: la Ergom, che produce serbatoi per la piattaforma Punto-Corsa è passata da 400 a 800 mila unità all'anno), ed altri che vengono esclusi.

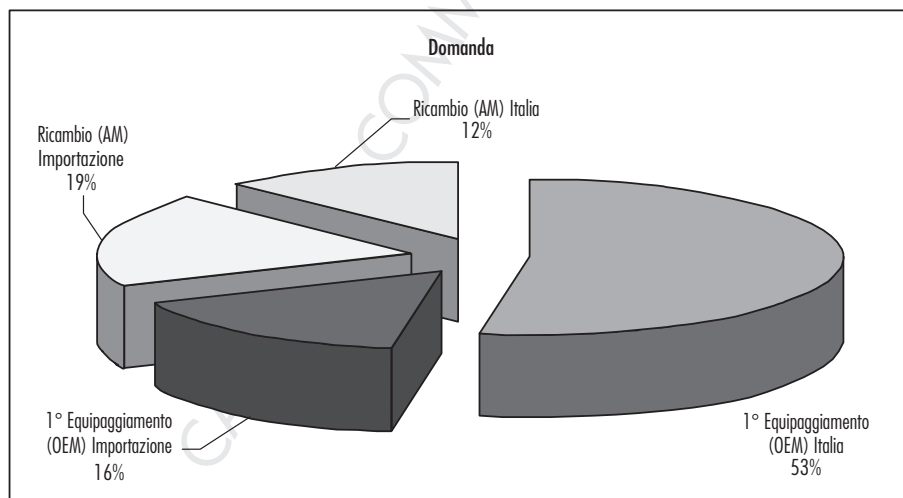
Secondo stime ANFIA, la domanda complessiva di ricambi è invece aumentata del 2,5% sul 2001 raggiungendo i 5,4 miliardi di euro, ma con rilevanti differenze fra il ricambio d'importazione, che risulta in crescita di quasi il 12% (3,3 miliardi nel 2002) e il ricambio di produzione nazionale (2,1 miliardi e - 9,2%). La più probabile spiegazione nasce dal fatto che in Italia, ormai, il 70% circa di auto vendute è di produzione straniera. Le iniziative degli ultimi anni, di ringiovanimento del parco circolante con gli incentivi alla rottamazione, e l'estensione delle garanzie per più anni con una maggiore fidelizzazione del cliente alla concessionaria ufficiale, hanno spostato il mercato verso il ricambio originale, prodotto dallo stesso fornitore di primo equipaggiamento e quindi importato. La recente normativa europea di riforma della Block Exemption che si propone di portare il mercato dei ricambi verso una maggiore liberalizzazione, potrebbe invece favorire i produttori italiani.

CAMERA DI COMMERCE DI TORINO

Parte terza



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat



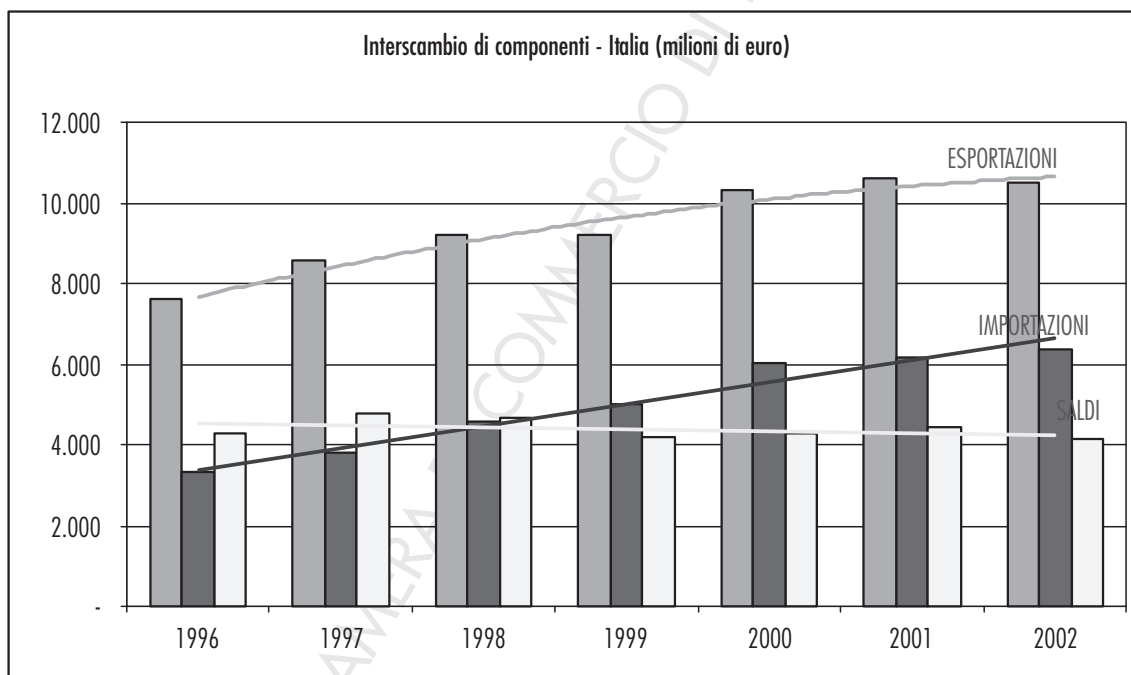
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

I numeri della componentistica

L'interscambio di componenti

Nel 2002 l'Italia ha esportato componenti per 10,5 miliardi e ne ha importati 6 miliardi, con variazioni rispettivamente del -0,8% e del +3,7%. Il saldo è stato di 4,5 miliardi (-6,3% sul 2001).

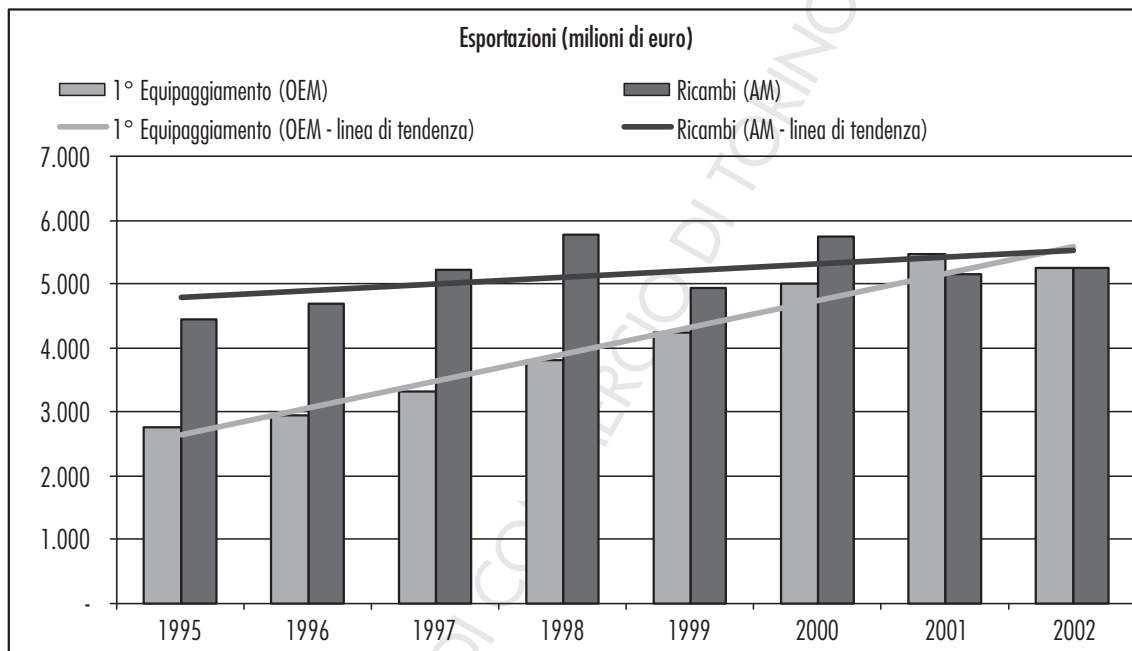
Come evidenziato dal grafico, dal 1995 permane la tendenza a crescere delle importazioni, mentre, come era accaduto solo nel 1999, vi è una diminuzione delle esportazioni, con il conseguente accentuarsi del trend negativo dei saldi, peraltro ancora fortemente positivi.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

Analizzando le esportazioni per le due categorie di mercato, si osserva come per la prima volta dal 1995 ad oggi, la quota di esportazioni è identica per primo equipaggiamento e ricambio.



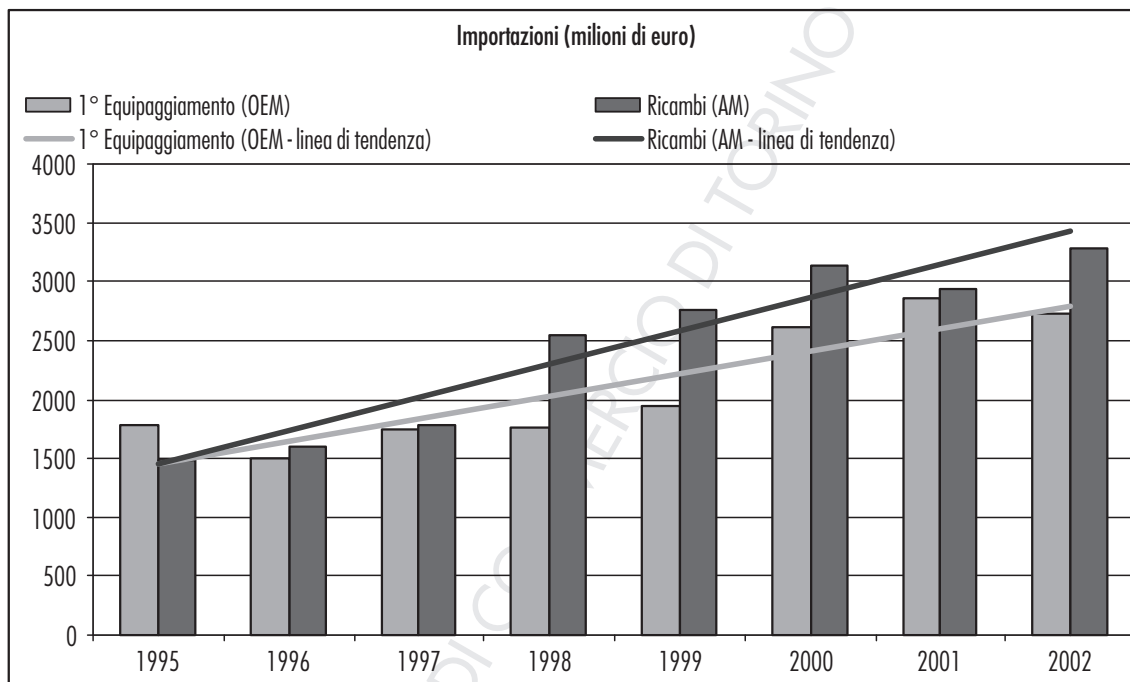
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Le importazioni crescono nel totale ma fanno registrare, per la prima volta dal 1996, un calo della quota relativa al primo equipaggiamento. Questo dato testimonia, una volta di più la crisi del principale produttore nazionale, che nel corso del 2002 ha dovuto adeguare la produzione e gli ordini al crollo della domanda, e chiudere temporaneamente lo stabilimento di Termini Imerese a causa dell'alluvione.

Le importazioni di ricambi, che avevano subito una flessione nel 2001, sono aumentate

I numeri della componentistica

dell'11,96%, a conferma della sempre maggiore incidenza delle vetture straniere sul parco circolante italiano.



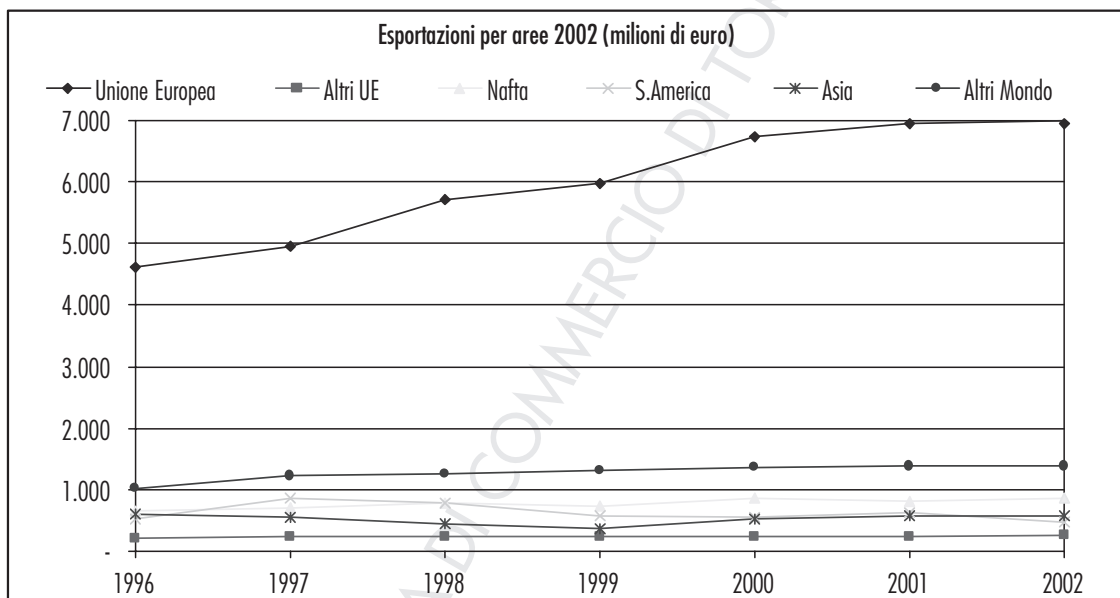
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

Le esportazioni per aree

I due grafici seguenti mostrano l'esportazione di componenti per aree geografiche.

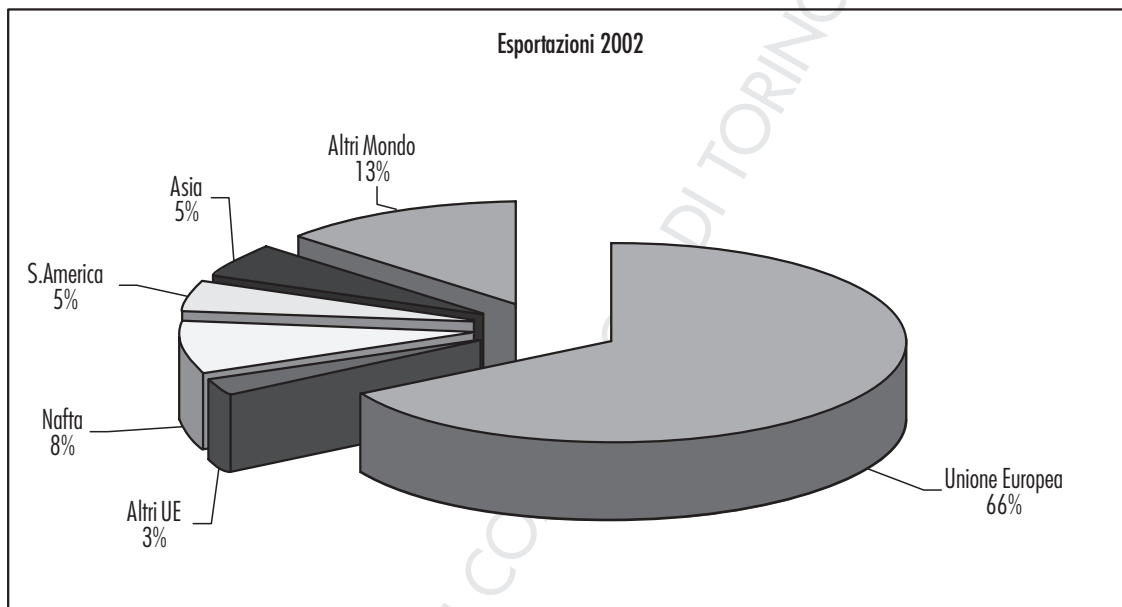
Si mantengono stabili le esportazioni italiane verso Unione Europea a circa 6,9 miliardi di euro (i due terzi del totale), crescono le esportazioni verso gli altri paesi europei (non inclusi nell'UE) e verso l'area Nafta e si riducono verso il Sud America (-24%) a causa della drammatica crisi economica che ha colpito il mercato argentino.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

I numeri della componentistica

Nel 2002 l'Unione Europea ha assorbito il 66% delle esportazioni italiane (contro il 64% del 2001), l'area Nafta è rimasta invariata con l'8%, mentre calano leggermente Sud America e Asia, che assorbono entrambe il 5% delle esportazioni.

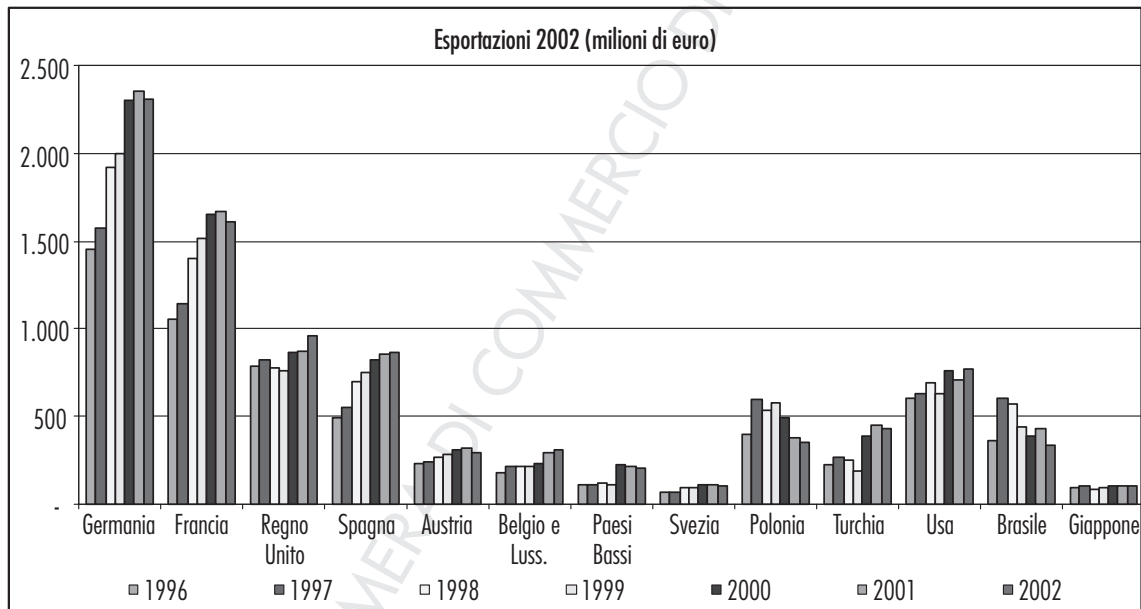


Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

Le esportazioni per paesi

Nella struttura dei rapporti commerciali non si osservano nel 2002 variazioni di particolare rilievo. Come nel 2001, la Germania e la Francia registrano una leggera flessione (rispettivamente dell' 1,5% e del 3,3%) ma restano di gran lunga i principali clienti italiani. Il Regno Unito e gli Stati Uniti sono gli unici paesi verso cui si registra un incremento delle esportazioni sul 2001, rispettivamente del 9,3% e del 8,5%. Tutti gli altri principali clienti dell'Italia segnano una diminuzione degli acquisti, con valori particolarmente significativi per Brasile (-22,3%) e Polonia (-8,6%).



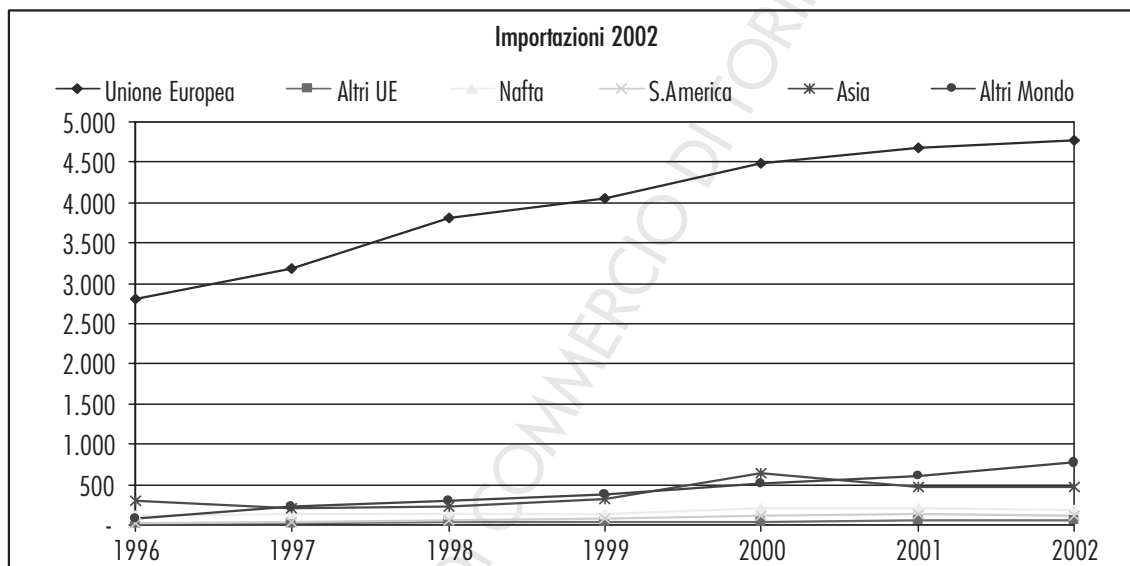
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

I numeri della componentistica

Le importazioni per aree

La principale area di provenienza delle importazioni continua ad essere, per ovvie ragioni di vicinanza e di presenza dei principali costruttori di componenti, l'Europa.

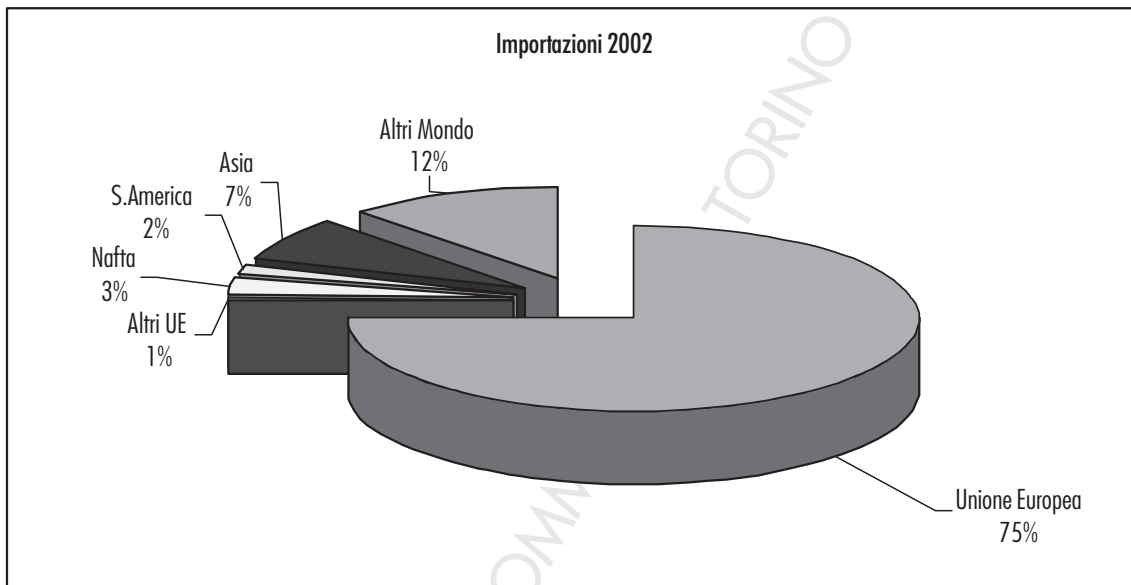
In calo le importazioni di tutte le altre principali aree fornitrici: altri UE -5,9%, Nafta -6,8%, Sud America -20,5%.



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

Tuttavia, malgrado le importazioni dall'Europa aumentino in valore assoluto (da 4,7 miliardi a 4,8), si riduce la quota percentuale dal 76,0% del 2001, al 74,9% del 2002.

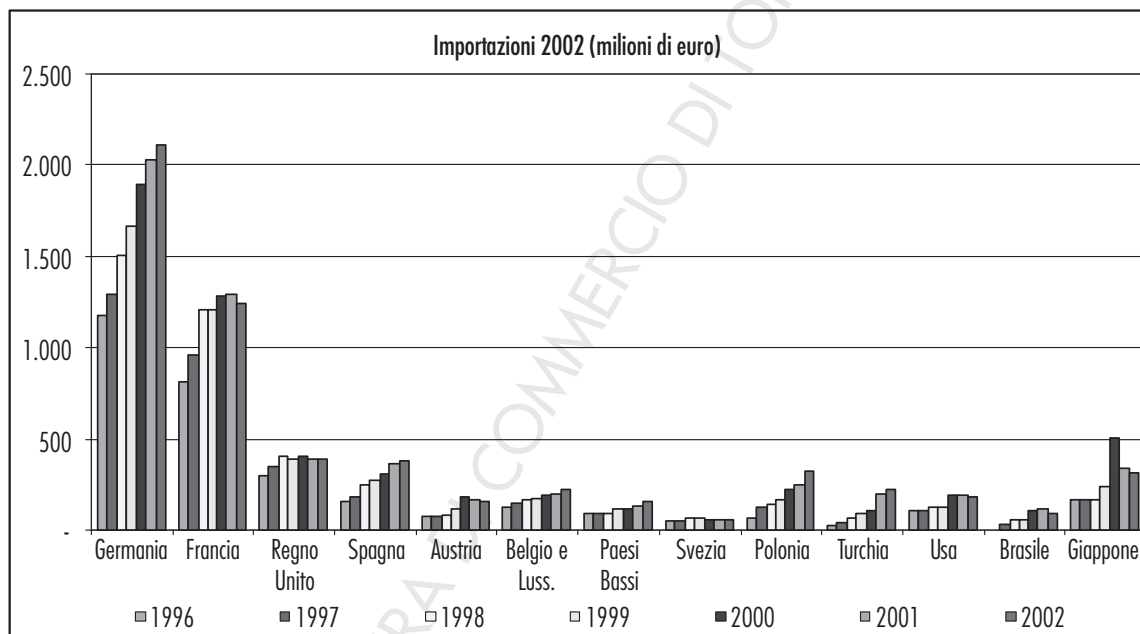


Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

I numeri della componentistica

Le importazioni per paesi

Germania e Francia, oltre ad essere i nostri principali clienti, sono anche i principali fornitori, ma mentre sono aumentate le importazioni dalla Germania del 4,1%, sono diminuite del 3,8% quelle dalla Francia. Sono in calo le importazioni dal Brasile (-20,7%), Giappone (-6,5%) e Stati Uniti (-4,5%), mentre sono in aumento quelle da Polonia (28,7%), Turchia (15,2%), Paesi Bassi (19,1%), Belgio(12,9%) e Spagna (5,9%).

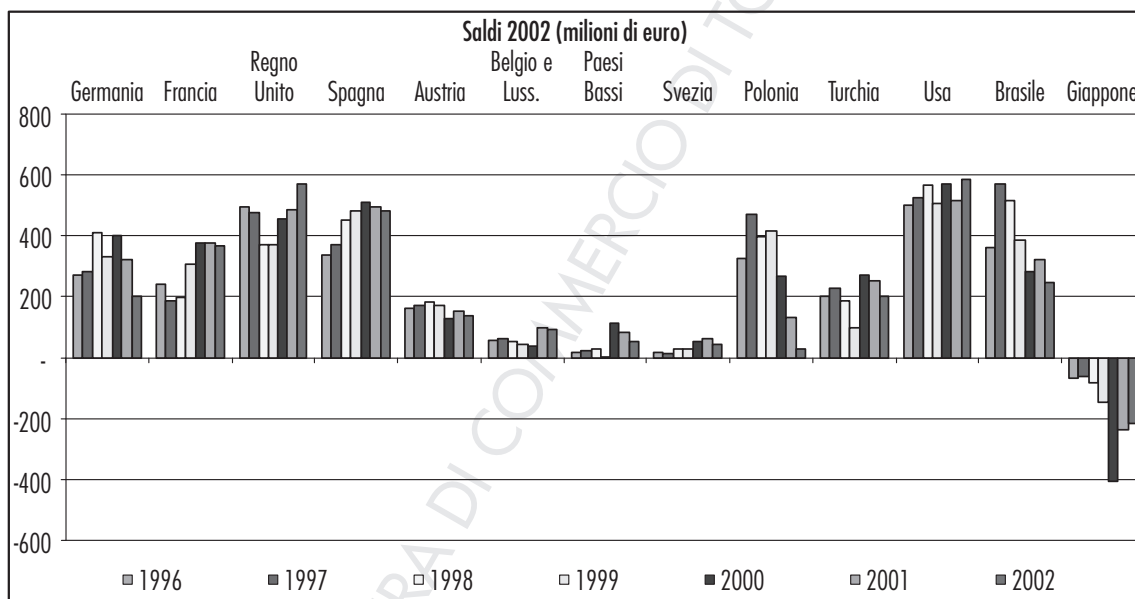


Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

Parte terza

I saldi dei principali paesi

L'unico paese, tra i partner principali, con cui l'Italia continua ad avere un saldo negativo è il Giappone. Se analizziamo le variazioni fra il 2001 e il 2002, osserviamo che il saldo attivo è in crescita nei confronti del Regno Unito e degli Stati Uniti e in calo con tutti gli altri paesi. Polonia e Germania sono i paesi che nel corso dell'ultimo anno, hanno ridotto in modo più significativo il saldo negativo (sono passati rispettivamente da -133 milioni di euro a -28 e da -322 a -203).



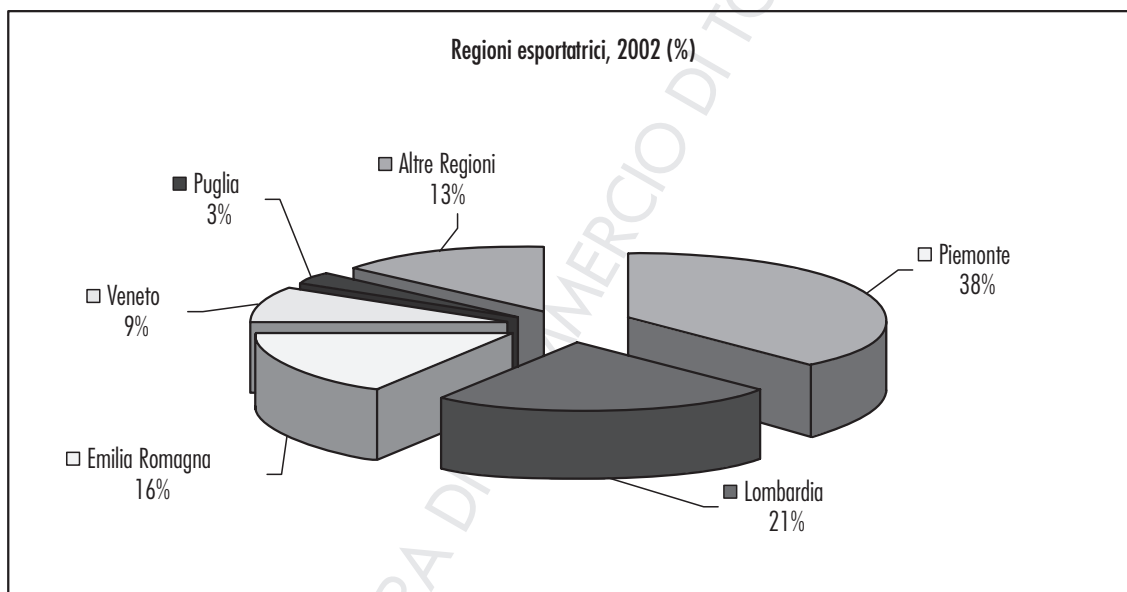
Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati Istat

I numeri della componentistica

Le regioni esportatrici

Il Piemonte si conferma anche nel 2002 la principale Regione italiana per l'esportazione di componenti, con il 38% sulle esportazioni totali (3,2 miliardi di euro su 8,6 totali). Seguono Lombardia (21%), Emilia Romagna (16%), Veneto (9%) e Puglia (3%). Le regioni che hanno avuto una flessione sono Marche (-15%), Puglia

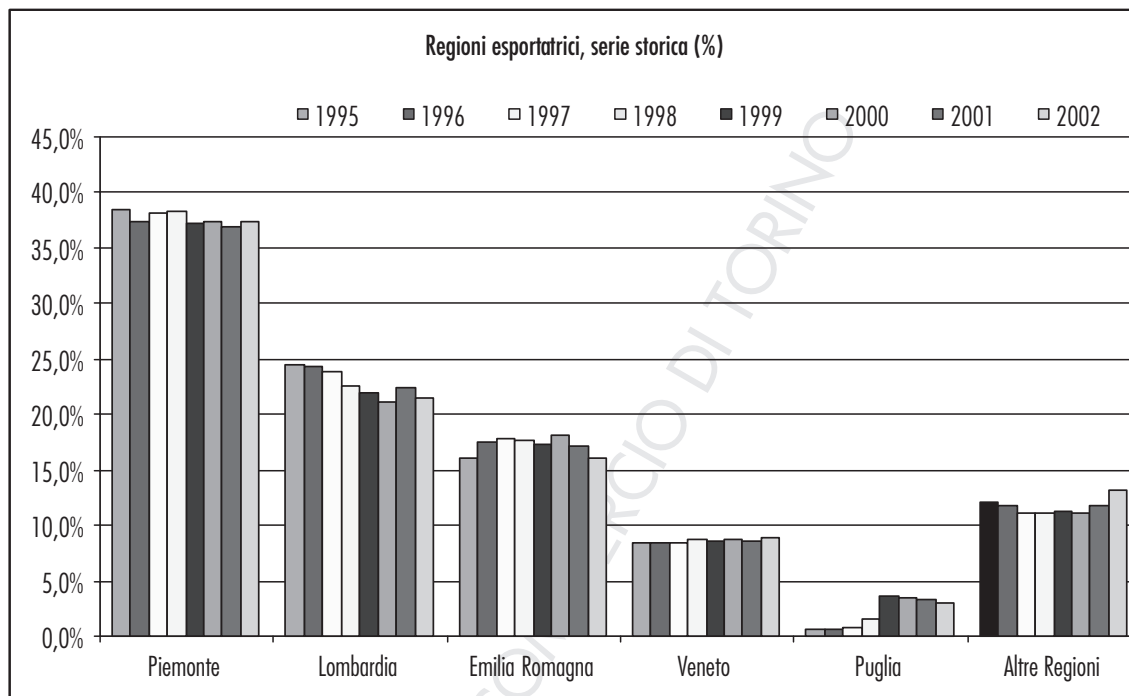
(-12%), Emilia Romagna (-6%) e Lombardia (-4%); Basilicata (152%), Calabria (128%), Sicilia (38%) e Lazio (31%) sono le regioni con percentuali di crescita più significative¹².



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT

Nota

⁽¹²⁾ Fonte dati ISTAT classe DM 343 - Fabbricazione di parti e di accessori per autoveicoli e per loro motori



Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT

7.3 Le opinioni dei protagonisti

Il ventaglio delle scelte informative a disposizione di chi osserva un settore produttivo è oggi, grazie ad internet, assai ampio. Ciò non toglie l'importanza e la significatività dell'informazione diretta e del dialogo con i soggetti che vivono quotidianamente il veloce evolversi della realtà.

Per questo motivo, una parte dell'attività dell'Osservatorio della Camera di commercio consiste nella raccolta di informazioni dirette attraverso interviste a un significativo campione di testimoni qualificati leader della fornitura automotive sui temi cruciali del momento. Ne è

emerso un quadro variegato ma tutto sommato coerente di un settore che, per dinamismo proprio e per impellenza di eventi esterni, attraversa una fase di grande cambiamento.

Abbiamo raccolto le testimonianze estraendo gli argomenti ritenuti più importanti ed attuali dalla maggior parte dei soggetti. In un box separato, presentiamo con maggiore dettaglio un caso di eccellenza, rappresentato dal Centro Ricerche Fiat, che rappresenta il più importante centro privato di ricerca in Italia e uno dei principali a livello internazionale nel settore automotive.

Quanto ha inciso la crisi Fiat sui numeri della fornitura automobilistica?

Le risposte esprimono situazioni diverse ma riconducibili a poche tipologie di fondo.

Le aziende fornitrici in primo equipaggiamento che negli anni hanno sviluppato indipendenza da Fiat ed apertura verso l'estero, hanno risentito solo marginalmente della crisi Fiat. Le comprensibili preoccupazioni relative allo scenario nazionale, infatti, non smorzano una consapevole fiducia nelle potenzialità future del settore automotive e delle imprese italiane che operano sui mercati internazionali.

La Olsa di Rivoli (To), che fabbrica fanaleria posteriore ed interna, con un fatturato 60 milioni per il 95% in primo equipaggiamento, con circa 500 dipendenti di cui una settantina in Brasile, evidenzia nel 2002 un fatturato in crescita del 12%, una crescita dovuta prevalentemente all'esportazione e limitata al 5% per le vendite sul mercato italiano. Nel primo quadrimestre del 2003 registra una crescita del 22% dell'esportazione ed un calo del 19% delle vendite in Italia. Olsa da diversi anni ha orientato la propria bussola verso i costruttori stranieri, destinati a salire nel 2003 al 49% e nel 2007 al 67% delle vendite dell'azienda, che punta a realizzare in ogni paese quote di vendita proporzionate al valore del suo primo equipaggiamento. La vocazione estera è confermata dalle vendite della fabbrica brasiliana, destinate per il 60% alla Volkswagen.

Analogamente, Brembo (Curno, Bergamo, circa 3.600 dipendenti, di cui un terzo all'estero, tra i leader mondiali nella produzione di dischi freno e pinze per auto e moto e di moduli "brake corner") nel 2002 ha aumentato di quasi il 7% il fatturato consolidato, a 567 milioni, di cui, solo il 27% venduto in Italia. Il fatturato con il gruppo Fiat (che per l'azienda rappresenta solo il 23% delle vendite in primo equipaggiamento) è cresciuto di circa il 15%, gra-

zie alle nuove commesse per il Ducato. E per Brembo il 2003 è previsto in crescita di fatturato e di profitti.

La Bulloneria Barge di Borgaro (gruppo Fontana di Veduggio, secondo gruppo mondiale nella bulloneria ad alta resistenza e nei fissaggi) segnala un incremento del 6% del fatturato nel settore auto (che rappresenta il 50% del fatturato dell'azienda), dovuto all'aumento (12%) delle forniture a costruttori stranieri e in particolare ai francesi tramite una filiale locale, mentre il fatturato in Italia, ad eccezione delle vendite all'Iveco, è sceso dell'8%. Già nel 2001 le vendite all'estero hanno superato quelle sul mercato nazionale. La crescita delle esportazioni nel 2003 porterà al 40% il divario tra le esportazioni e le vendite in Italia.

La Meccanotecnica Umbra di Campello sul Clitunno, un'impresa che fabbrica tenute meccaniche vendute per circa la metà al settore auto, e che esporta più del 40% della propria produzione, segnala che il fatturato è cresciuto nel 2002 del 13% a 25,9 milioni. La crescita ha riguardato sia il primo equipaggiamento, soprattutto all'estero e in particolare in Francia, che il ricambio.

Diversa è la posizione dei fornitori a controllo straniero, che vendono quasi esclusivamente al gruppo Fiat. Visteon, segnala per il 2002 una crescita del 30% del fatturato in Italia, che ha raggiunto i 65 milioni. La crescita è dovuta alla fornitura per nuovi modelli e nuovi componenti elettronici. Per il 2003 è però previsto un calo a 60 milioni. Di questi volumi la parte prodotta in Italia sta scendendo dal 35% nel 2001 a circa il 22% prevista per il 2003.

Lear Italia con un fatturato di circa 600 milioni quasi esclusivamente realizzato con Fiat (sedili, padiglioni, pannelli) indica in un 10% la caduta delle forniture alla Fiat nel 2002 e prevede un'analogica caduta nel 2003. I componenti impiegati provengono da circa 300 sub-fornitori italiani (la metà di quanti erano sette anni fa), salvo le fodere, prodotte in paesi a bassi costi del lavoro, ed alcuni meccanismi importati da altri paesi dell'UE. La presenza di stabilimenti in Italia è legata e proporzionata all'assorbimento della Fiat sia in termini quantitativi sia come localizzazione degli stabilimenti.

Le difficoltà principali emergono dalle piccole e medie aziende dal terzo livello della fornitura in giù. In quest'area nella provincia di Torino, come ha rilevato la stampa, avevano chiu-

so, ai primi mesi dell'anno, più di una ventina di aziende. Qui la diversificazione della produzione, dei mercati e della clientela è ancora embrionale e trova ostacoli nella dimensione aziendale e nell'eccessivo radicamento locale.

La Riccardo Bava di Collegno (particolari stampati a freddo), con un fatturato indirizzato quasi esclusivamente a Fiat e ad alcuni suoi fornitori diretti, registrava negli ultimi mesi del 2002 cali di fatturato intorno al 20%. E secondo la Canavese Sviluppo (ricerche di mercato e promozione per l'area del Canavese) 14 delle 17 aziende dell'area, variamente collegate alla Fiat, hanno registrato cali degli ordinativi tra il 20 ed il 30%. Nell'attività in esportazione F. Busatto, che guida un consorzio di piccoli e medi fornitori dell'area torinese, segnala un inizio dell'anno tutto in salita, con cali del fatturato tra il 20 ed il 30%.

Quali sono i principali ostacoli allo sviluppo?

Olsa lamenta l'arretratezza delle infrastrutture e la scarsità dei rapporti tra imprese, università e centri di ricerca, che non reggono il paragone con le realtà straniere e in particolare con la Germania. Afferma che a Torino "il sapere c'è, ma è lontano dalle aziende" (salvo qualche eccezione come la sede di Alessandria del Politecnico per le materie plastiche). E Brembo addita nell'assenza di una coerente strategia industriale nazionale, in particolare con riferimento all'auto, una delle principali cause della crisi del settore, con prospettive richiamate da altri di chiusura di stabilimenti Fiat nel Nord Italia. In una visuale più allargata e più lunga si avvertono i pericoli insiti nell'eccessiva offerta globale di modelli nuovi e in buona parte non essenziali, proprio mentre l'auto perde a favore d'altri prodotti (es. quelli per la casa) il proprio valore di simbolo sociale.

E le piccole-medie aziende avvertono nella carenza di sostegno finanziario il pericolo più immediato in questa fase di crisi.

Un'altra serie di preoccupazioni riguarda la concorrenza dei paesi a bassi costi del lavoro. Sono segnalate nuove importazioni in primo equipaggiamento dalla Turchia e dall'India (schede elettroniche) e lo spostamento della produzione nei paesi dell'Europa Centrale e in Cina di parti della produzione di alcune imprese dell'area piemontese. La Valeo di Felizzano sta spostandosi in Ungheria, la Gate di Asti sta trasferendo in Cina il reparto motori elettrici

e lascerà qui solo l'assemblaggio e le parti meccaniche. La Kostal di Caselette si sta spostando in Irlanda, mentre Cablelettra ha aperto stabilimenti in Polonia ed in Cina e C.F. Gomme in Polonia.

E una constatazione condivisa è il danno, per la componentistica piemontese, derivante dalle incertezze sul futuro che finora hanno indebolito le attività componentistiche facenti capo alla Fiat, o dai travagli vissuti dal gruppo Stola.

Logico quindi che sia condiviso il giudizio positivo dato sulla ventilata creazione di un distretto piemontese dell'auto.

Meno preoccupazione, ed anzi un certo ottimismo, si registra nel componentismo per i veicoli industriali. Il settore, affermano all'Iveco, è previsto in crescita per almeno 10 anni e c'è meno sovraccapacità. E la posizione di Iveco sul mercato europeo è di tutto rispetto sia nel segmento dei mezzi fino a 6 tonnellate (Daily), che in quello tra 6 e 15, in cui il successo di Eurocargo ha consentito di raggiungere una quota di mercato del 30%. Sopra le 15 tonnellate la quota scende a un più modesto ma rispettabile 12%.

E oltre alla conseguente maggior sicurezza per il futuro i fornitori, date le caratteristiche produttive dei veicoli industriali e la maggior durata di vita dei modelli, godono di rapporti più stabili con il cliente principale.

Che conseguenze ha la gestione comune degli acquisti tra Fiat e General Motors (Fiat-GM Purchasing)?

Secondo Baico, azienda di intermediazione nel settore automotive) i fornitori italiani devono abituarsi a mentalità e atteggiamenti diversi da quelli cui erano abituati, e potrebbero incontrare una certa prevenzione. Altri segnalano con soddisfazione la richiesta di offerte da parte della GM internazionale. Alla C.F. Gomme, Settimo, si allarga il discorso evidenziando la necessità di una vicinanza nel senso di una maggiore e più costante comunicazione con il cliente, divenuta fattore critico di successo nella fornitura in primo equipaggiamento (un dialogo, aggiungiamo noi riportando il parere di esperti, che non si deve limitare al rapporto con l'ufficio acquisti). In questo senso sono attive, a detta di vari operatori, nei paesi principali, organizzazioni tecnico-commerciali specializzate nell'intermediazione costruttore-fornitore (es. Sneci in Francia, Faic in Germania).

Tra gli aspetti critici viene segnalata una complicazione delle procedure ed una maggiore sensibilità sui prezzi più che sulla qualità. Secondo alcuni la metodologia è diventata più GM che Fiat, tanto che per le forniture ai modelli che hanno piattaforme comuni, come l'Alfa 156/Saab e la nuova Punto/Corsa le specifiche, in inglese, sono della GM. E le scelte passano per il confronto con un "benchmark" globale non privo di insidie.

Ma anche se la lingua prevalente non è più il piemontese (e nemmeno l'italiano), le conseguenze sembrano non essere tutte negative. Ergom ha portato a casa il raddoppio dell'ordine dei serbatoi per la Punto (che saranno montati anche sulla Corsa) e la stessa cosa è avvenuta per le sospensioni fornite dalla Magneti Marelli.

Qual è il giudizio sulle recenti iniziative di marketing esportativo sviluppate in Piemonte?

Su questa domanda sono stati intervistati alcuni rappresentanti di aziende italiane fornitrici di componenti, alcuni buyer di costruttori stranieri in Italia e alcuni rappresentanti di imprese componentiste straniere presenti al Vetis. Le risposte dei primi sono generalmente positive, anche se i risultati non possono essere immediati. I buyer di alcune case automobilistiche ritengono che il Vetis abbia il principale limite nella scarsa presenza di fornitori di primo livello mentre abbondano i sub-fornitori. Forse la scelta dovrebbe essere allargata. Positivo, e supportato da concreti risultati, il giudizio sull'incontro tra Volkswagen e aziende piemontesi. Il progetto "Dall'idea all'auto" è giudicato interessante, ma da allargare a livello nazionale.

I sei intervistati tra la trentina di compratori stranieri esprimono soddisfazione per l'organizzazione degli incontri ma lamentano l'abbondanza di aziende inadeguate come dimensione, soprattutto per installare rapporti in paesi molto lontani.

Quali sono i punti di forza e di debolezza dei fornitori italiani e piemontesi?

Le interviste sono state fatte ai buyer di due importanti produttori europei.

La valutazione del primo sulle aziende di fornitura di componenti è relativa all'insieme dei fornitori italiani, mentre non è stato possibile estrapolare un giudizio differenziato per le aziende piemontesi.

Il giudizio sui fornitori italiani concorda nell'attribuire la valutazione "buono" ai prezzi ed alla capacità progettuale, mentre la qualità è ritenuta buona dal primo e solo mediocre dal secondo. Sul resto dei punti prevalgono giudizi di sufficienza e mediocrità e non ne sono espressi di insufficienza.

Alla domanda "quali sono le prospettive per i fornitori di componenti singoli" (e non di moduli e sistemi), le risposte sono state:

Primo buyer: a) forniranno i nostri fornitori modulist e di 1° livello come Volkswagen b) non si uniranno, purtroppo non fa parte della mentalità imprenditoriale italiana c) acquireremo meno direttamente. Diretti resteranno soprattutto i componenti motore d) come approccio standard non comprenderemo meno, in casi specifici può avvenire.

Secondo buyer: a) come il primo buyer b) non si uniranno per fornire moduli c) non comprenderemo meno da loro.

IL CENTRO RICERCHE FIAT

Un fatturato di 107,9 milioni di euro, in crescita del 6,3% (nonostante una caduta del 17% delle vendite al suo "captive customer" all'inizio dell'anno). 960 collaboratori applicati a 450 progetti. 72 nuovi brevetti registrati. Più di 130 applicazioni messe a disposizione dei fornitori Fiat e delle imprese dell'indotto. 27 "club" aperti su altrettante tematiche di ricerca, che hanno coinvolto 2200 esperti e 330 imprese in 52 incontri su 120 temi specifici. 198 progetti approvati dall'UE nell'ambito del 5° Programma Quadro, il massimo ottenuto a livello europeo. Queste sono le cifre del Rapporto Annuale 2002 del Centro Ricerche Fiat.

L'attività svolta copre le principali tecnologie dell'auto: motori ecologici, applicazioni telematiche, sicurezza integrata della mobilità, protezione ambientale, metodologie innovative di prodotto e di processo, veicoli ibridi e a idrogeno, fuel cells, architettura modulare, trasmissioni automatiche ed ibride, tecnologie dei motori diesel, engineering di alta efficienza nella produzione e nei materiali, sistemi di intermodalità nei trasporti, miglioramenti nella climatizzazione, tematiche relative alla fine di vita dei veicoli, simulazione in realtà virtuale, sistemi di illuminazione di nuova concezione.

Alcuni più significativi risultati dell'anno: il Multijet, sistema di common rail di nuova generazione. Nello "steer-by-wire" un nuovo "selespeed". Nell'ingegneria del veicolo il "multi-material chassis" per vetture sportive. Nella saldatura e nel taglio laser nuovi sistemi di monitoraggio per la riduzione dei tempi e dei difetti. Nelle emissioni le ricerche in corso consentiranno il raggiungimento anticipato degli standard fissati dall'Unione Europea per il 2005. Nella climatizzazione il sistema HEAC (High Efficiency Air Conditioning) riduce il consumo di carburante e migliora le prestazioni. Nei motori per gli autobus il metano ha consentito all'Iveco la consegna al Comune di Torino dei primi autobus conformi agli standard comunitari Euro 5.

Il progetto del CRF forse di maggior risalto internazionale è stato la realizzazione del common rail Unijet all'inizio degli anni Novanta, applicato in prima mondiale nel 1997 al motore 1.9 dell'Alfa 156 e poi prodotto su licenza CRF dalla Bosch in milioni di unità. Questo successo è ora riaffermato con il Multijet, common rail di seconda generazione, ora montato sui modelli Alfa 147, 156 e Sportwagon, e con il nuovo motore 1,3 JTD 16V Multijet di piccola dimensione destinato ad equipaggiare le nuove "piccole" vetture del Gruppo Fiat e la nuova versione della Punto, a consumi poco sopra i 4 litri/100km. Per questi risultati il CRF ha recentemente ricevuto il Premio Innovazione della rivista "The Economist".

Ciò che questo Osservatorio ha ritenuto interessante cogliere nelle visite fatte al CRF ed all'ATA (l'Associazione dei Tecnici dell'Auto che vive a stretto contatto con il CRF) sono, al di là delle tecnologie, le considerazioni meno "specialistiche", nelle quali si può meglio cogliere il senso (e il bisogno) di possibili evoluzioni.

Luciano Pera e Gabriella Marinsek della Promozione Ricerca, sottolineano la scarsa propensione alla ricerca delle piccole e medie aziende italiane. Viene in gran parte mancata, dicono, l'opportunità di fare ricerche nell'ambito di programmi comunitari specifici per le PMI, con finanziamenti al 50% a fondo perduto, con lo svantaggio indiretto di favorire i più solerti concorrenti di altri paesi. Un problema evidenziato anche da Gian Carlo Michellone, Amministratore Delegato del CRF, che non manca di ricordare in convegni e pubblicazioni del CRF, la necessità di una più ampia collaborazione tra il sistema universitario e quello aziendale del nostro paese.

Giannetto Levizzari, Vice Presidente dell'ATA, pone l'accento su due filoni dello sviluppo nell'auto: l'interazione tra il veicolo e la strada e il frazionamento della produzione automobilistica in serie limitate ("low volume").

Circa l'interazione tra veicolo e strada, Levizzari sottolinea l'importanza della "Carta Europea della Sicurezza Stradale", che ha l'obiettivo di ridurre entro il 2010 il numero dei morti per incidenti stradali, con azzeramento degli incidenti entro il 2020. Questo programma moltiplica l'importanza della "sicurezza attiva" e in particolare della disponibilità di nuovi strumenti telematici di controllo della guida (velocità, distanze, attenzione, mantenimento in corsia, frenata, visibilità, ecc.) e di gestione centralizzata del traffico mediante sistemi satellitari, centraline e semafori "intelligenti" sulla strada. Non a caso il CRF ha stipulato recentemente con l'Anas un contratto per un progetto volto alla drastica riduzione degli incidenti sulle autostrade in caso di nebbia. Sempre in materia di traffico, la gestione coordinata delle flotte di trasporto, il car-sharing, la localizzazione ed il comando a distanza dei veicoli a scopo anti-furto e diagnostico sono bisogni che aprono opportunità nuove.

Quanto alle "low volume", continua Levizzari, la loro produzione implica metodologie di progettazione e sperimentazione virtuali in grado di minimizzare i costi di avvio, attrezzature e stampi a basso costo e a parità di livello qualitativo, e SW di nuova concezione. E si pensa a centri di "personalizzazione" nei quali le vetture uscite dalla fabbrica riceverebbero l'impronta personale dell'acquirente finale. Si aprirebbero nuove attività, con strutture, prodotti e attrezzature di nuova concezione.

È un esempio, dice Levizzari, di due filoni di sviluppo ai quali le imprese medio-piccole potrebbero accedere senza pagare lo scotto di eccessivi costi di entrata, cogliendo opportunità ad esse congeniali e sviluppando interazioni sinergiche con il filone in crescita dell'ICT.

Per uno sviluppo, viene da concludere, in linea con le riflessioni più recenti di molti esperti circa l'opportunità di "ripensare" l'auto in un contesto nuovo di mobilità e di bisogni.

8. La componentistica piemontese

Il capitolo sulla componentistica piemontese si compone quest'anno di due paragrafi.

Il primo paragrafo ricostruisce nei limiti del possibile la dimensione e l'andamento della principale regione componentistica italiana, aggiornando i dati forniti nelle precedenti edizioni dell'Osservatorio. Il secondo paragrafo contiene invece un'analisi sviluppata ad hoc sulla base dei dati raccolti a cavallo nell'inverno 2002-2003, nell'ambito del progetto "Dall'idea all'auto".

8.1 I valori della componentistica piemontese

La mancanza di fonti ufficiali sull'andamento annuale del comparto della componentistica con dettaglio regionale limita la possibilità di definire un quadro puntuale ed esaustivo. Le informazioni di questo paragrafo sono stime tecniche su dati forniti dalle aziende intervistate. I dati di interscambio sono elaborati sulla base della voce DM-343 dell'Istat.

Nel 2002 non si sono verificati particolari trasformazioni nella struttura del comparto della componentistica piemontese. Le aziende che producono componenti e sistemi per l'auto e i veicoli industriali destinati al primo equipaggiamento sono circa 400 (e 380 in Lombardia; fonte "Indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile" della Camera dei Deputati) e operano come fornitori di primo livello per le grandi marche automobilistiche europee e internazionali. Queste aziende, in grado di realizzare una diversificazione di prodotto e di mercato, stanno vivendo un momento difficile ma sicuramente non drammatico. Al contrario, le circa 1200 imprese che operano nel settore della sub-fornitura hanno accusato il contraccolpo della crisi Fiat in misura considerevole.

Venti imprese del comparto hanno chiuso nel corso del 2002, e altre cinquanta circa hanno avviato procedure di mobilità o dichiarato esuberi (IRES Piemonte, Piemonte Economico Sociale 2002).

Infatti, se da un lato la diffusa presenza di imprese multinazionali di grandi dimensioni svolge un ruolo di traino sull'intera filiera auto torinese, generando una rete di rapporti produttivi e commerciali che travalicano le problematiche e i limiti del mercato nazionale, dall'altro bisogna considerare che le multinazionali della componentistica realizzano i loro stabilimenti a

ridosso di quelli di montaggio finale, la cui chiusura, totale o parziale mette a rischio la sopravvivenza della fabbrica e del suo indotto. Un'azienda come Lear, multinazionale che produce sedili per auto con stabilimenti in tutto il mondo, a Torino produce i sedili per le linee di Mirafiori con la collaborazione di circa 85 aziende della subfornitura.

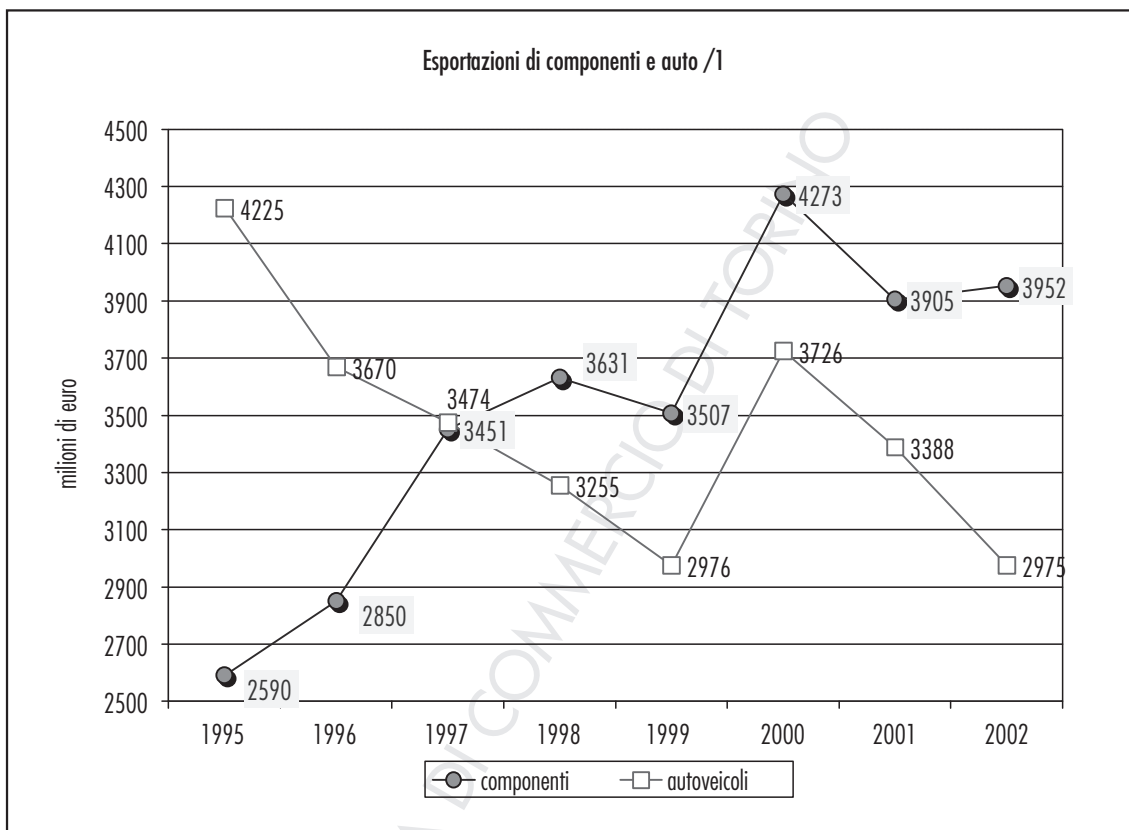
Non potendo stravolgere la tradizionale specializzazione produttiva, dunque, i mercati esteri sembrano essere una via obbligata per affrontare non la contingente crisi della Fiat, quanto l'evidente perdita della centralità del Piemonte nella produzione di auto.

Negli ultimi anni, di fronte ai mutamenti del mercato, le imprese del comparto hanno attuato strategie di diversificazione e riposizionamento soprattutto nella composizione della clientela, aumentando la quota di produzione esportata e il peso dei costruttori esteri e dei componentisti di primo livello stranieri.

Le esportazioni piemontesi di componenti nel 2002 sono cresciute del 1,2% contro un calo nazionale dello 0,8%.

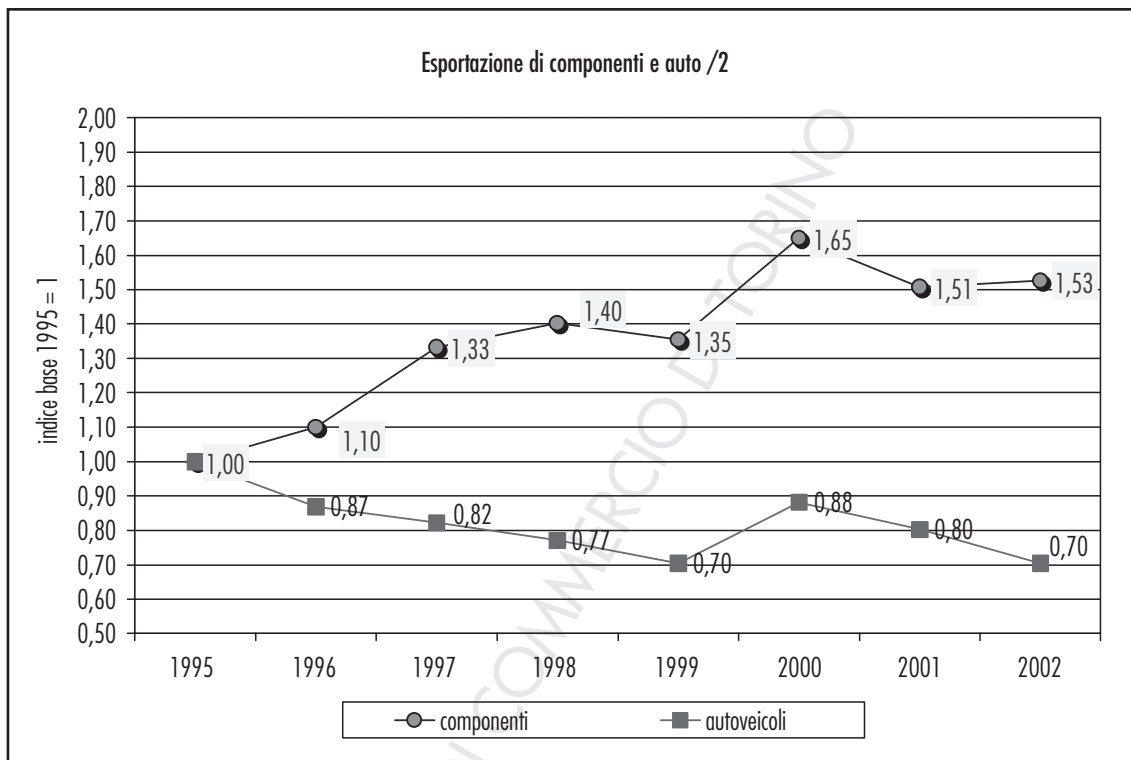
CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

I numeri della componentistica



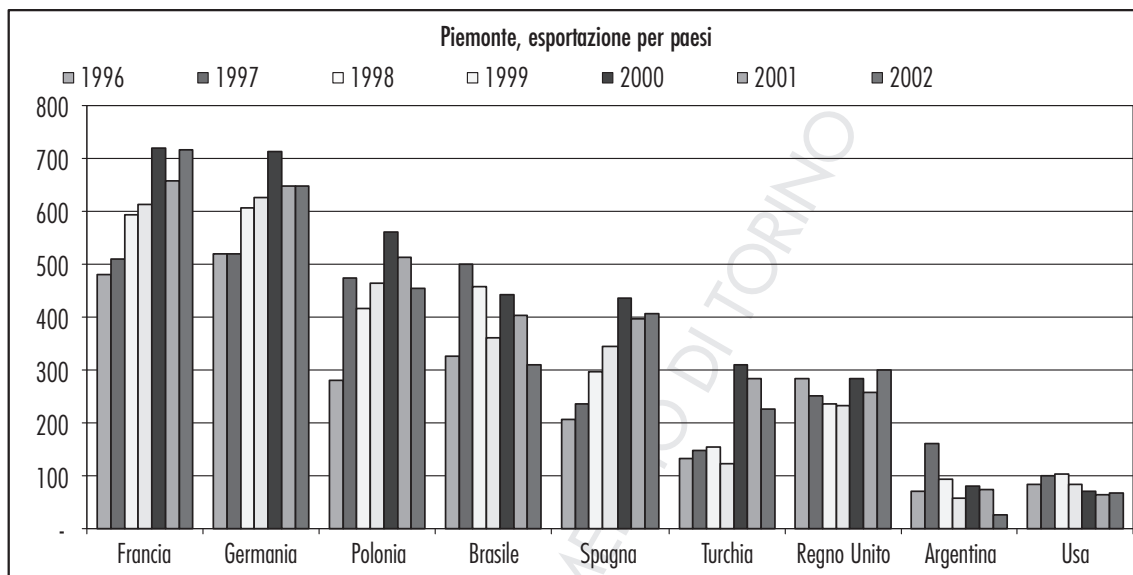
Esaminando l'andamento delle esportazioni del Piemonte sull'Italia, si evidenzia come il Piemonte perda costantemente peso in termini di produzione di auto, mentre, con la sola eccezione del 2001, il peso della produzione di componenti è tendenzialmente in aumento.

Parte terza



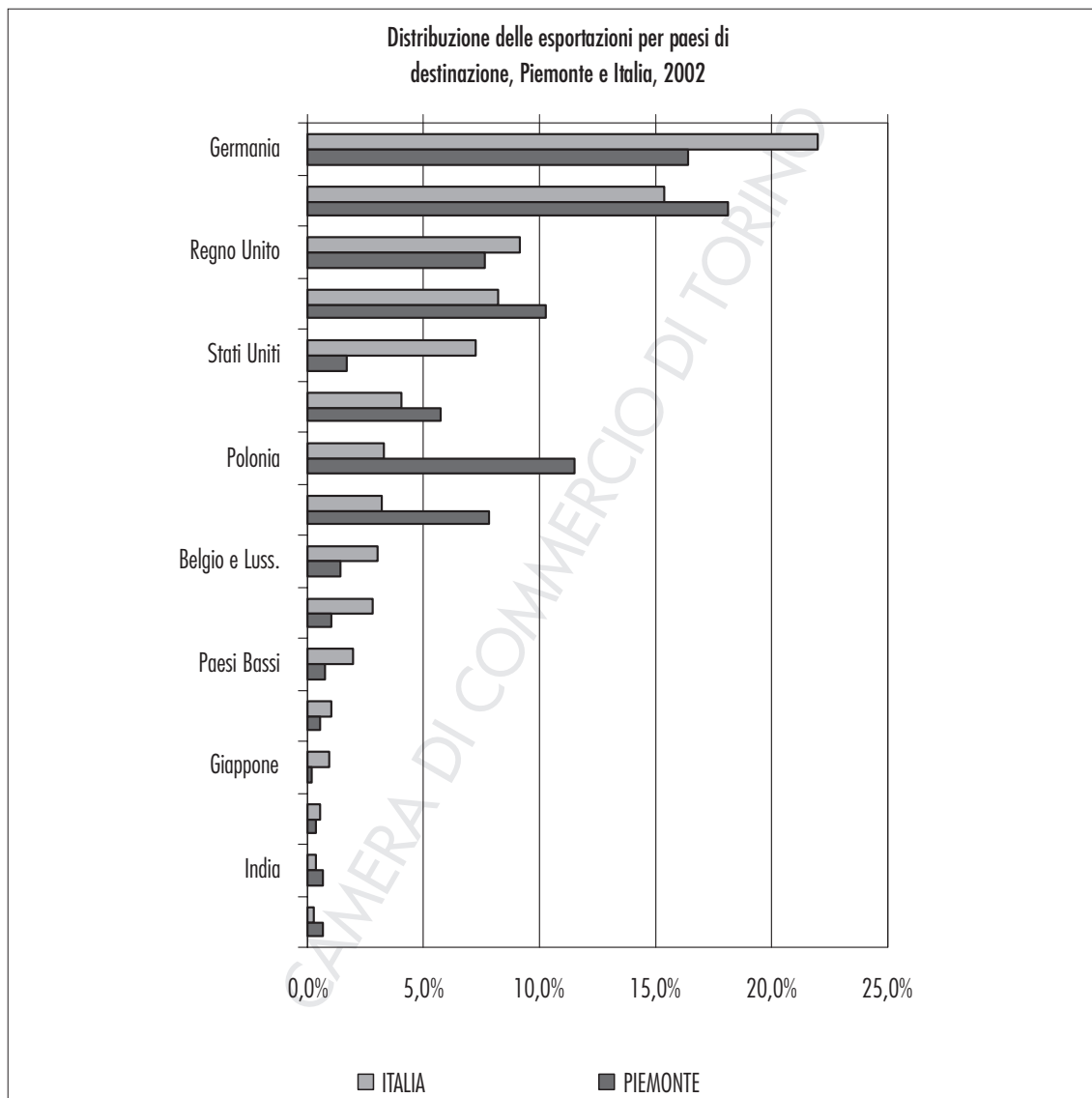
La tendenza ad incrementare le esportazioni, trova una conferma anche nell'analisi per paese. Sono in crescita infatti, le esportazioni verso Francia, Germania, Regno Unito, Spagna e Stati Uniti.

I numeri della componentistica



Lo stesso dato confrontato con i valori relativi all'Italia, indicano il Piemonte come migliore esportatore per Francia, Spagna, Turchia, Polonia, Brasile, India e Argentina.

Parte terza



In conclusione, il 2002 ha rappresentato per la componentistica piemontese un anno non tanto di trasformazione, quanto di chiarificazione sul vero ruolo che ricopre questo comparto nell'economia italiana e internazionale. È emerso in maniera evidente, e per certi aspetti drammatica, che il Piemonte non è più una regione centrale per la produzione di auto, ma è una delle poche regioni del mondo in cui esistono una pluralità di aziende in grado di fornire, su elevati standard qualitativi e con una buona variabilità d'offerta, tutti i prodotti, le competenze e le professionalità per produrre un'auto. La vocazione automobilistica del Piemonte è quanto mai forte, ma si è verificato uno spostamento della centralità della filiera verso la componentistica. In questo senso il tradizionale concetto di indotto è riduttivo. Il trasferimento del know how e della produzione di componenti, generato dal ricorso all'outsourcing, ha fatto nascere un vero e proprio "sistema" o "distretto" dell'auto.

Non mancano però in Piemonte elementi di criticità. La maggior parte di componentisti di 1° livello che operano su mercati globali, sono infatti di nazionalità estera.

I fornitori globali localizzano la propria produzione in mercati importanti - e l'Italia è il 3° mercato europeo e il 5° mondiale per numero di immatricolazioni - dove è presente una vasta pluralità di imprese del comparto automotive di sub-fornitura, ma anche e soprattutto dove si assemblano auto e questo in Italia e in Piemonte continua a perdere peso.

8.2 Note dalla mappatura della Componentistica piemontese

In questo paragrafo si presentano i dati salienti che emergono dall'analisi di un sotto-insieme delle imprese della filiera autoveicolare, mappate tra novembre 2002 e febbraio 2003 nell'ambito della fase diagnostica del progetto "Dall'idea all'auto", promosso dalla Camera di commercio di Torino di concerto con il Centro Estero delle Camere di Commercio Piemontesi, per il sostegno all'internazionalizzazione delle migliori imprese della filiera in Piemonte¹³.

Hanno complessivamente partecipato alla mappatura 677 imprese; di queste 122 sono state "filtrate" in quanto non prevalentemente appartenenti alla filiera autoveicolare. Delle 555 imprese appartenenti alla filiera autoveicolare 326 fanno parte in senso stretto del settore della

Nota

¹³⁾ Per maggiori informazioni sulla metodologia dell'indagine, curata da STEP, si rimanda a "Dall'idea all'auto, Mappatura della filiera autoveicolare in Piemonte, 2003". I risultati di questa analisi, che si basa sui dati definitivi della mappatura, possono differire da quelli già inclusi nel rapporto citato, che utilizzava le risposte pervenute entro il 27 gennaio.

Parte terza

componentistica auto; le rimanenti sono imprese di progettazione / prototipazione, produttori di attrezzature e impianti, imprese di servizi.

Quanto segue farà esclusivo riferimento alle 326 imprese della componentistica, per numerosità e caratteristiche altamente rappresentative delle PMI della componentistica auto in Piemonte¹⁴.

A fini di una prima ripartizione sono state suddivise in 6 grandi classi, 4 per destinazione – telaio/scocca, motore, interni, esterni - e 2 per contenuto dell'attività – elettricità elettronica e materiali e lavorazioni¹⁵.

Circa un terzo delle imprese rientrano nell'ampia categoria dei materiali e lavorazioni, la più numerosa, seguita da telaio/scocca, motore e interni; meno numerose le imprese del settore elettrico/elettronico; ancora meno quelle che producono parti e componenti per l'esterno dell'auto, la cui numerosità - 12 - non è tale da garantire una adeguata significatività delle risposte.

Il peso del settore auto

Peso settore auto	33-50%	>50%	Totale complessivo
Telaio / Scocca	2	59	61
Motore	12	48	60
Elettricità/Elettronica	8	29	37
Interni	7	48	55
Esterni	3	9	12
Materiali e Lavorazioni	32	69	101
Totale	64	262	326

Nota

⁽¹⁴⁾ Anche se il progetto non esclude esplicitamente i gruppi multinazionali, si osserva una naturale autoselezione che ha portato ad una minore partecipazione sin dalla mappatura dei grandi gruppi multinazionali a controllo estero, peraltro non assenti come evidenziato in seguito. Si segnala inoltre un forte orientamento all'auto con la sostanziale esclusione dei veicoli industriali.

⁽¹⁵⁾ Una ripartizione di maggiore dettaglio è stata oggetto di un secondo questionario, di carattere più operativo, somministrato solo alle imprese interessate a partecipare alla fase operativa, del progetto "Dall'idea all'auto".

I numeri della componentistica

Il peso del settore veicolistico è mediamente molto alto; l'80% delle imprese del campione destina oltre la metà del fatturato al settore veicolistico, percentuale che sale al 97% per telaio/scocca e scende al 68% per materiali/lavorazioni, relativamente meno dipendente dall'auto.

La maturità del settore è confermata da un'età media pari a 35 anni; telaio/scocca e esterni sono i comparti più "anziani" con oltre 40 anni di età media, elettricità/elettronica e interni i più giovani, con 25 e 30 anni di attività media rispettivamente.

Anzianità delle aziende

	Anno di costituzione (valore medio)
Telaio / Scocca	1962
Motore	1966
Elettricità/Elettronica	1977
Interni	1973
Esterni	1961
Materiali e Lavorazioni	1966
Totale	1968

Circa la metà delle imprese ha più di 50 addetti in Piemonte e solo un quinto delle imprese vi occupano meno di 15 addetti. Il segmento telaio/scocca ha le imprese più grandi – quasi il 50% con oltre 100 addetti in Piemonte; il segmento materiali e lavorazioni si conferma come il più piccolo con due terzi delle imprese sotto la soglia dei 50 addetti. Il saldo tra imprese con addetti in crescita e addetti in diminuzione è positivo in tutti i segmenti con l'eccezione degli Esterni; molto positivo nel segmento elettricità/elettronica, il cui peso è in continuo aumento come quota del valore dell'auto.

Parte terza

Addetti in Piemonte – numerosità ed evoluzione

	nr	<5	5-15	16-50	51-100	>100	saldo aumento diminuzione
Telaio / Scocca	0.0%	1.6%	13.1%	14.8%	21.3%	49.2%	8.2
Motore	0.0%	3.3%	16.7%	33.3%	20.0%	26.7%	10.0
Elettricità / Elettronica	0.0%	5.4%	18.9%	27.0%	13.5%	35.1%	35.1
Interni	0.0%	1.8%	9.1%	40.0%	25.5%	23.6%	9.1
Esterni	8.3%	0.0%	8.3%	33.3%	8.3%	41.7%	-8.3
Materiali e Lavorazioni	0.0%	1.0%	22.8%	40.6%	22.8%	12.9%	10.9
Totale	0.3%	2.1%	16.6%	32.5%	20.9%	27.6%	12.0

Circa un quarto delle imprese ha più di uno stabilimento operativo, con forti differenze tra i comparti sia nel complesso, sia relativamente alla localizzazione degli altri stabilimenti. Il 40% dei produttori di interni ha più di uno stabilimento e uno su quattro ha stabilimenti nel resto d'Italia e all'estero

Localizzazione degli stabilimenti operativi delle imprese

Imprese con altri stabilimenti operativi	Totale	in Piemonte	nel resto d'Italia	all'Estero
Telaio / Scocca	34.4%	16.4%	24.6%	21.3%
Motore	20.0%	5.0%	8.3%	13.3%
Elettricità/Elettronica	35.1%	5.4%	16.2%	29.7%
Interni	40.0%	16.4%	25.5%	23.6%
Esterni	25.0%	8.3%	16.7%	8.3%
Materiali e Lavorazioni	15.8%	7.9%	7.9%	1.0%
Totale	26.7%	10.1%	15.3%	14.4%

NB: il totale non è la somma delle singole localizzazioni, ma la percentuale di imprese con più di uno stabilimento.

I numeri della componentistica

Quasi tutte le imprese plurilocalizzate del settore elettrico-elettronico hanno stabilimenti all'estero, mentre le imprese del comparto telaio/scocca hanno in prevalenza stabilimenti in altre aree d'Italia; i motoristi e le imprese di materiali e lavorazioni sono i meno plurilocalizzati; solo un'impresa del comparto materiali e lavorazioni ha stabilimenti all'estero.

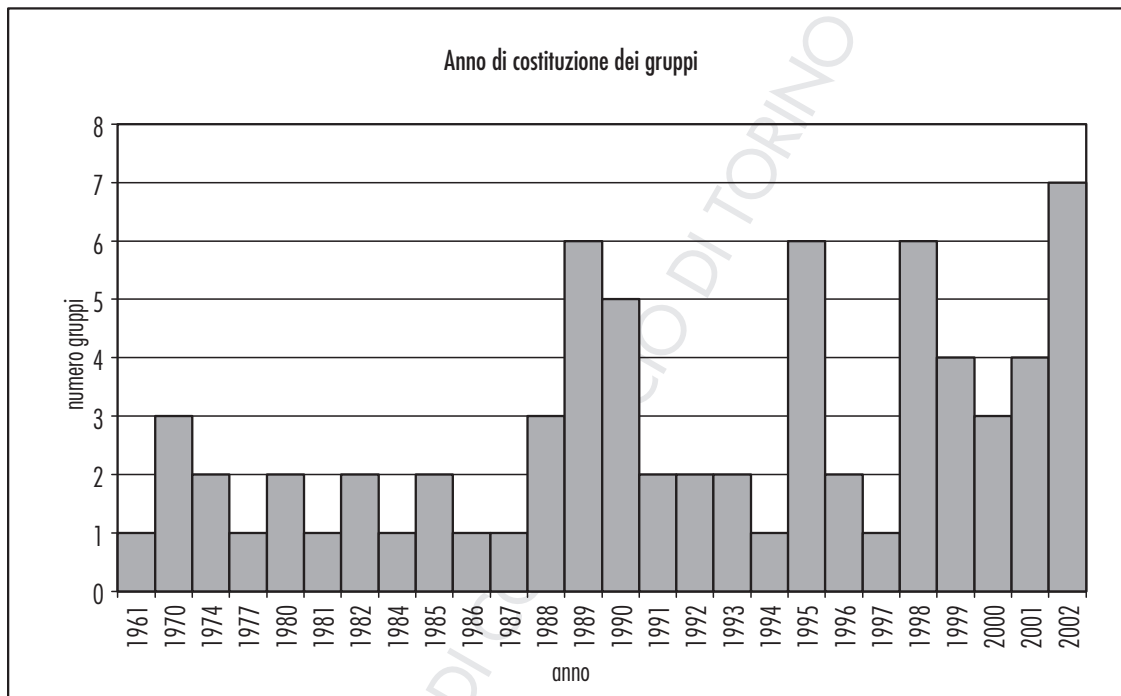
Un'impresa su quattro fa parte di un gruppo, una su dieci di un gruppo di PMI, una su 12 di un gruppo estero e un numero analogo sono capogruppo. Oltre agli esterni, poco numerosi, la presenza dei gruppi è particolarmente intensa nel comparto telaio/scocca, che ha anche la più elevata percentuale di capogruppo e insieme al comparto interni di gruppi di PMI; il comparto elettrico-elettronico è invece quello in cui il controllo estero è maggiore e minore la presenza di holding o sub-holding.

I gruppi di imprese

	Fa parte di un gruppo	gruppo di PMI	gruppo estero	controlla altre imprese
Telaio / Scocca	36.1%	14.8%	8.2%	13.1%
Motore	18.3%	3.3%	6.7%	3.3%
Elettricità/Elettronica	27.0%	5.4%	21.6%	2.7%
Interni	30.9%	14.5%	7.3%	9.1%
Esterni	58.3%	25.0%	16.7%	25.0%
Materiali e Lavorazioni	12.9%	8.9%	3.0%	5.0%
Totale	24.5%	10.1%	8.0%	7.4%

Parte terza

Nonostante la maturità delle imprese la costituzione dei gruppi è un fenomeno molto più recente, sostanzialmente avviato alla fine degli anni '80 e in netta accelerazione dal 1999.



Le imprese della componentistica sono in grado di interagire con i clienti e i fornitori in più lingue. Solo il 2% non è in grado di comunicare in nessuna lingua straniera; l'83% delle imprese è in grado di relazionarsi in due lingue straniere e quasi la metà in tre o più lingue – 60% per il segmento telaio/scozza.

I numeri della componentistica

Le lingue di lavoro

	almeno una	almeno 2	3 o più
Telaio / Scocca	100.0%	93.4%	60.7%
Motore	98.3%	86.7%	50.0%
Elettricità/Elettronica	97.3%	89.2%	48.6%
Interni	98.2%	72.7%	38.2%
Esterni	100.0%	91.7%	50.0%
Materiali e Lavorazioni	95.0%	79.2%	39.6%
Totale	97.5%	83.7%	46.6%

Il mercato nazionale resta comunque di gran lunga quello principale con una forte concentrazione sul mercato piemontese, che risulta l'unica area in contrazione. La principale area di crescita risulta essere il mercato dell'Unione Europea, seguita dall'Europa non comunitaria. I saldi relativi alle altre aree sono modesti, anche per il basso tasso di risposta.

La ripartizione geografica del fatturato

destinazione	quota media fatturato	saldo aumento diminuzione
Piemonte	46.8	-17.2
Resto Italia	32.5	2.4
Altri UE	18.3	30.7
Resto Europa	5.2	9.8
Nord America	1.4	4.3
America Latina	1.3	0.0
Giappone	0.0	0.3
Asia	1.0	1.5
Altro	1.9	4.3

NB: la tabella non somma 100 perché ogni dato è la media dei valori dichiarati dalle imprese presenti sui singoli mercati. Il saldo è la differenza assoluta tra aumenti e diminuzioni (ad es. 20% aumento, 5% diminuzione, saldo 15)

Parte terza

Il mercato rimane caratterizzato dalla concentrazione su pochi grandi clienti, con un peso del cliente principale in calo, con l'eccezione del segmento motore, cui fa fronte una tendenza alla concentrazione sui primi 5 clienti che rappresentano oltre il 50% del fatturato per il 50% delle imprese, con punte del 65% per il segmento telaio/scocca. L'export è in crescita generalizzata, ma pesa più del 20% per poco più di un terzo delle imprese (l'elevato tasso di non risposta va in questo caso ragionevolmente assimilato a assenza di export); limitato anche il peso delle importazioni sugli acquisti, superiore al 10% solo in un terzo dei casi; anche in questo caso si registra una crescita generalizzata, anche se dai saldi il processo appare più lento. L'eccezione dell'elettronica, con un tasso di import decisamente più elevato è legato sia alle strutture proprietarie sia alle caratteristiche di forniture ad elevata complessità tecnologica e limitata onerosità logistica.

Il peso del primo cliente

	nr	<20	20-50	>50	saldo aumento diminuzione
Telaio / Scocca	1.6%	14.8%	45.9%	37.7%	-13.1
Motore	3.3%	25.0%	51.7%	20.0%	11.7
Elettricità/Elettronica	10.8%	24.3%	32.4%	32.4%	-8.1
Interni	3.6%	18.2%	34.5%	43.6%	-10.9
Esterni	0.0%	25.0%	33.3%	41.7%	-16.7
Materiali e Lavorazioni	1.0%	34.7%	42.6%	21.8%	-5.0
Totale	3.1%	24.8%	42.0%	30.1%	-5.2

Il peso primi 5 clienti

	nr	<50%	50-75%	oltre 75%	saldo aumento diminuzione
Telaio / Scocca	8.2%	26.2%	29.5%	36.1%	31.1
Motore	5.0%	55.0%	15.0%	25.0%	18.3
Elettricità/Elettronica	18.9%	27.0%	29.7%	24.3%	18.9
Interni	7.3%	36.4%	20.0%	36.4%	10.9
Esterni	0.0%	41.7%	25.0%	33.3%	8.3
Materiali e Lavorazioni	6.9%	50.5%	30.7%	11.9%	8.9
Totale	8.0%	41.4%	25.5%	25.2%	16.3

I numeri della componentistica

Il peso dell'export

	nr	<20%	20-50%	>50%	saldo aumento diminuzione
Telaio / Scocca	16.4%	49.2%	26.2%	8.2%	47.5
Motore	10.0%	38.3%	31.7%	20.0%	31.7
Elettricità/Elettronica	24.3%	35.1%	27.0%	13.5%	29.7
Interni	25.5%	50.9%	9.1%	14.5%	29.1
Esterni	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	25.0
Materiali e Lavorazioni	33.7%	39.6%	18.8%	7.9%	20.8
Totale	22.4%	42.9%	23.0%	11.7%	30.4

Il peso dell'import

	nr	10%	10-30%	>30%	saldo aumento diminuzione
Telaio / Scocca	21.3%	57.4%	14.8%	6.6%	9.8
Motore	16.7%	41.7%	28.3%	13.3%	25.0
Elettricità/Elettronica	16.2%	27.0%	27.0%	29.7%	21.6
Interni	10.9%	54.5%	18.2%	16.4%	5.5
Esterni	0.0%	50.0%	33.3%	16.7%	33.3
Materiali e Lavorazioni	24.8%	41.6%	25.7%	7.9%	6.9
Totale	18.4%	45.4%	23.3%	12.9%	13.2

La certificazione di qualità è ormai un fatto acquisito per l'intero settore e stupisce addirittura la presenza di un 10% di imprese non ancora certificate, con punte intorno al 14% per i segmenti Motore e Elettricità/Elettronica. Ha altresì ampia diffusione l'utilizzo del CAD, mentre l'uso del CAM è diffuso solo in alcuni segmenti – telaio/scocca in primis – e il CAE è adottato da un'impresa su 6. Ampia la diffusione della produzione just in time, che interessa 2 imprese su 3, percentuale analoga a quella delle imprese che sono state impegnate in attività di co-progettazione; inferiore al 50% la diffusione di collegamenti EDI/EDP, con l'eccezione del comparto telaio/scocca che si conferma come segmento "di punta" della componentistica piemontese.

Parte terza

Capacità organizzative e tecnologiche

	CAD	CAE	CAM	Qualità	Co-progettazione	EDI-EDP	JIT
Telaio / Scocca	88.5%	24.6%	49.2%	95.1%	77.0%	68.9%	75.4%
Motore	70.0%	15.0%	30.0%	86.7%	55.0%	50.0%	61.7%
Elettricità/Elettronica	73.0%	21.6%	18.9%	86.5%	62.2%	45.9%	54.1%
Interni	78.2%	18.2%	34.5%	89.1%	76.4%	49.1%	69.1%
Esterni	75.0%	8.3%	41.7%	91.7%	75.0%	58.3%	41.7%
Materiali e Lavorazioni	60.4%	8.9%	30.7%	91.1%	51.5%	33.7%	62.4%
Totale	72.4%	16.0%	33.7%	90.2%	63.2%	48.2%	64.1%

L'orientamento all'innovazione è testimoniato dall'ampia diffusione di laboratori interni di R&S e da una attività brevettuale che interessa un'azienda su quattro – 2 su 5 nel comparto telaio/scocca

La produzione di innovazione

	Laboratorio R&S interno	Brevetti	Progetti R&S nazionali / europei
Telaio / Scocca	49.2%	42.6%	23.0%
Motore	28.3%	21.7%	15.0%
Elettricità Elettronica	56.8%	29.7%	21.6%
Interni	45.5%	36.4%	27.3%
Esterni	75.0%	58.3%	25.0%
Materiali e Lavorazioni	27.7%	10.9%	12.9%
Totale	39.9%	27.0%	19.0%

L'attività interna di R&S è altresì la fonte dell'innovazione più citata, 54% delle imprese (22% delle citazioni), seguita a ruota dai clienti (52% delle imprese) e dai più tradizionali fiere e fornitori di macchinari. Degna di riflessione critica la pressoché totale assenza del ruolo delle istituzioni di ricerca, nonché dei centri di ricerca privati.

I numeri della componentistica

Le fonti dell'innovazione

Fonti innovazione	Fiere o riviste tecniche	Fornitori di macchinari	Altre società del gruppo	Clienti	Fornitori	Acquisto di brevetti	Centri di ricerca pubblici e università	Il CRF o centri di ricerca privati	Consulenze di privati	Attività interna di e sviluppo progettazione	Numero medio risposte
Telaio /											
Scocca	19.7%	31.1%	21.3%	50.8%	14.8%	3.3%	9.8%	4.9%	27.9%	59.0%	2.43
Motore	46.7%	40.0%	8.3%	61.7%	23.3%	3.3%	10.0%	6.7%	15.0%	45.0%	2.60
Elettricità /											
Elettronica	35.1%	16.2%	13.5%	40.5%	13.5%	0.0%	8.1%	8.1%	10.8%	75.7%	2.22
Interni	21.8%	38.2%	14.5%	60.0%	21.8%	3.6%	9.1%	3.6%	14.5%	65.5%	2.53
Esterni	50.0%	16.7%	8.3%	41.7%	16.7%	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%	41.7%	1.83
Materiali											
e Lavorazioni	48.5%	40.6%	5.0%	48.5%	31.7%	0.0%	5.0%	5.9%	15.8%	44.6%	2.46
Totale	36.8%	34.7%	11.3%	52.1%	22.7%	1.8%	8.0%	5.5%	16.6%	54.3%	2.44

Il diario 2002-2003

Gennaio 2002

Auto

- Honda ha avviato la costruzione di un nuovo impianto in Indonesia a Karawang, con un investimento di 30 milioni di dollari per la costruzione di un nuovo veicolo. La produzione inizierà nel 2003
- GM Opel ha cominciato la produzione della Vectra nel nuovissimo impianto di Rüsselsheim (investimento di \$650 milioni)
A Rüsselsheim saranno costruiti insieme a Fiat (attraverso la unit Fiat-GM Powertrain), nuovi motori diesel
- GM Opel ha annunciato la riduzione, entro giugno 2002, di 350 operai dello stabilimento di Gliwice in Polonia, in cui costruisce la Astra.

Componenti

- Delphi ha aperto un nuovo stabilimento produttivo a Balassagyarmat, vicino a Budapest in Ungheria, per la produzione di compressori. Questo è il quinto impianto di Delphi nel mondo e il secondo in Europa
- Lear ha annunciato la necessità di chiudere cinque stabilimenti negli USA in risposta alla crisi dell'industria automobilistica
- Bosch ha completato l'acquisizione del 82% di Rextroth AG da Mannesmann. L'azienda occupa circa 26.000 addetti.

Veicoli industriali

- Scania ha ceduto la propria partecipazione azionaria in Svenska Volkswagen all'azienda tedesca. Si conclude così un sodalizio di 53 anni. Scania riceverà 82 milioni di dollari per il 50% che deteneva.

Febbraio 2002

Auto

- Rinuncia dei costruttori a partecipare alla 69ma edizione del salone di Torino a causa della difficile congiuntura e conseguente annullamento della manifestazione
- Hyundai ha avviato la costruzione di un nuovo stabilimento in Cina, in Joint Venture al 50% con Berjing Automotive. L'investimento previsto è di 250 milioni di dollari, per una produzione di 200.000 vetture all'anno, a partire dal 2005
- Ford ha confermato che investirà € 900 milioni nello stabilimento di Genk (Belgio) per aggiornare le linee di produzione. Lo stabilimento sarà in grado di assemblare quattro modelli, tra cui la Mondeo, unica prodotta attualmente, e la Galaxy, fino ad ora prodotta in Portogallo.

Componenti

- Delphi continua i programmi di ristrutturazione che prevedono la chiusura di 9 stabilimenti. A febbraio 2002, ha chiuso lo stabilimento di Bochum in Germania, dove produceva cablaggi e collegamenti dell'iniezione
- La tedesca Leoni ha investito 40 milioni di euro in un nuovo stabilimento di produzione di cablaggi a Stry in Ucraina occidentale. L'impianto fornirà i cablaggi per la nuova GM Opel Astra, che entrerà in produzione nel 2004
- Denso ha aperto un ufficio di rappresentanza a Shanghai. Sta effettuando uno studio di fattibilità riguardo l'apertura di uno stabilimento per fornire le sei aziende di Toyota e Daihatsu, presenti in Cina.

Marzo 2002

Auto

- Magna Steyr sussidiaria di Magna International ha concluso l'acquisto dello stabilimento di assemblaggio Eurostar a Graz (Austria) da DaimlerChrysler. L'acquisizione di Eurostar raddoppierà la capacità produttiva di Magna Steyr portandola a più di 200.000 veicoli all'anno
- PSA ha inaugurato la nuova fabbrica di motori a Porto Real (Brasile)
- Ford, PSA e Renault-Nissan hanno formato una Joint Venture per coordinare le attività dei tre gruppi con l'obiettivo di ridurre i costi in ricerca e telematica, e di esplorare nuove forme di sinergie.

Componenti

- L'azienda britannica di tecnologia del veicolo Prodrive e l'azienda italiana Graziano Trasmissioni hanno annunciato un programma per sviluppare insieme la prossima generazione di trasmissioni manuali e dei sistemi avanzati di trasmissione automatica, per vetture ad alte prestazioni
- Fiat Brasile è il più grande fornitore del nuovo stabilimento di assemblaggio della Palio in Cina. L'automobile assemblata dalla Nanjing Fiat (una joint-venture fra Fiat e la China Yuejin Motor Group), conta più di 500 componenti prodotti dalla Fiat in Brasile. Lo stabilimento sudamericano spedisce in Cina i motori, i serbatoi di combustibile, il sistema di sterzo e i fari. La produzione cinese di Palio è cominciata con 50 unità al giorno, con un obiettivo di 150 vetture per fine 2002.

Aprile 2002

Auto

- Toyota ha annunciato che dal 2005 produrrà nella Repubblica Ceca, in joint venture con Citroen e Peugeot, una nuova "piccola" che si porrà al di sotto di Yaris, Saxo e 106. La produzione a regime sarà di 300.000 unità l'anno, divisa equamente tra le tre case.

L'investimento dell'intero progetto ammonta a 1,5 miliardi di euro, comprensivi di ricerca e sviluppo, e del nuovo stabilimento che sorgerà a Kolin, a circa 65 chilometri ad est di Praga

- Hyundai ha annunciato un nuovo investimento a Montgomery nell'Alabama destinato alla produzione di modelli Kia e Hyundai per il mercato nordamericano. L'impianto richiederà un investimento di un miliardo di dollari, dovrebbe essere in funzione entro il 2005 e occupare 2000 persone
- General Motors ha chiuso l'acquisto parziale di Daewoo, che prevede la costituzione di una nuova società automobilistica, partecipata da GM, suoi partner e dai creditori di Daewoo, rappresentati dalla Korean development Bank. La società con ricavi per circa 5 miliardi di dollari sarà titolare di una selezione degli asset di Daewoo, tra cui le filiali di vendita dei principali mercati europei. Il marchio Daewoo sarà mantenuto in Corea e nell'Europa occidentale.

Componenti

- Lear ha acquistato il 29% dell'azienda sud-coreana Hanyil Company Limited, fornitrice di sedili per Hyundai, Kia ed SsangYong. Hanyil ha due stabilimenti e 200 addetti in Corea. Le vendite 2001 erano ammontate a 64 milioni di dollari
- Denso Corporation ha avviato la produzione di pompe carburante, iniettori e altri componenti per motori diesel common rail, in due nuovi stabilimenti: uno è situato a Chonburi in Thailandia, a trenta chilometri da Bangkok, mentre il secondo, si trova in Ungheria a Szekesfehervar, a 65 chilometri da Budapest
- Mecaplast ha comprato il gruppo francese di Neyr Plastiques.

Maggio 2002

Auto

- DaimlerChrysler ha raggiunto un accordo con Hyundai e Mitsubishi per la creazione di una joint venture per la produzione di una nuova serie di motori a benzina a 4 cilindri in linea. L'azienda, situata negli USA, sarà denominata Global Engine Alliance LLC e

progetterà, svilupperà e costruirà i nuovi motori, che saranno utilizzati da tutti e tre i costruttori. La nuova azienda comincerà a produrre nel mese di maggio 2002

- La Beijing Jeep Corporation, partecipata al 42% da DaimlerChrysler, assemblerà e commercializzerà i SUV di Mitsubishi: volume complessivo previsto 20.000 unità all'anno.
- Mitsubishi ha confermato di voler investire 485 milioni di dollari per sviluppare lo stabilimento di Adelaide (Australia). L'assemblaggio della Magna/Verada vi verrà avviato dal 2005 e un altro modello sarà aggiunto nel 2006
- Renault ha annunciato che investirà 200 milioni di euro nello stabilimento di Siviglia in Spagna, per la produzione della scatola del cambio MT1, che sarà usata sia da Renault sia da Nissan per una nuova gamma di veicoli che andranno sul mercato alla fine del 2004. Gli investimenti cominceranno nel 2003.

Componenti

- TRW ha annunciato un nuovo accordo commerciale con GM. TRW deve assicurare la tecnologia di controllo della stabilità del veicolo per la Opel Vectra in Europa e in Nord America per la gamma completa dei SUV del gruppo. Inoltre Lancia (Gruppo Fiat) adotterà lo stesso sistema sulla Thesis e su un altro modello non specificato della piattaforma Ypsilon.

Veicoli industriali

- Scania cesserà alla fine di quest'anno l'assemblaggio dei camion in Polonia e nei Paesi Bassi. La produzione delle cabine dei camion verrà accentrata a Oskarshamn in Svezia, dove Scania ha recentemente investito 85 milioni di dollari.

Giugno 2002

Componenti

- ArvinMeritor ha stipulato un accordo di sette anni, per la fornitura di assali posteriori per camion, con Volvo Powertrain, una filiale di AB Volvo, che fornisce i componenti a Volvo Trucks North America e Mack Trucks

Parte quarta

- Dana Corporation ha annunciato la ristrutturazione del gruppo in 4 business unit strategiche: tecnologie di produzione; tecnologie d'integrazione ed assemblaggio; soluzioni strutturali e engineering; marketing e vendita
- Sogefi (Gruppo CIR) ha inaugurato il suo quinto stabilimento brasiliano a Moji Mirim (San Paolo). L'investimento ammonta a 12 milioni di euro e occuperà a regime 120 addetti con un fatturato previsto di 15 milioni di euro.

Luglio 2002

Auto

- Hyundai investirà 250 milioni di dollari in tre anni per aggiornare ed espandere la capacità di produzione dello stabilimento di Irungatukottai in India, dalle attuali 120.000 a 200.000 unità
- Honda ha raggiunto un accordo con i suoi partners cinesi, Guangzhou Auto Group Corporation e Dongfeng Motor Corporation, per l'installazione di una secondo stabilimento produttivo in Cina, per l'assemblaggio di automobili esclusivamente destinate all'esportazione in Europa e negli altri mercati asiatici. Attualmente la Honda produce in Cina modelli esclusivamente destinati al mercato interno. Honda inoltre ha affermato di voler aumentare la produzione di trasmissioni nelle Filippine e di costruire un nuovo stabilimento per la produzione di trasmissioni in Indonesia. Circa un terzo delle trasmissioni prodotte nei due paesi sarà installato su automobili Honda assemblate in Europa.

Componenti

- Magna International ha acquistato la Donnelly Corporation of Holland, secondo produttore mondiale di specchi retrovisori interni ed esterni, per 320 milioni di dollari più l'accollo di un debito di 95 milioni di dollari
- Visteon ha investito 30 milioni di euro in un nuovo stabilimento a Noyal/Chatillon-sur-Seiche, in Francia, che avvierà la produzione nel 2003. L'impianto occuperà 400 addetti e produrrà sistemi di riscaldamento, ventilazione e raffrescamento, come pure i moduli della portiera ed i moduli interni per Peugeot-Citroën

- Hella sta introducendo il primo sistema di illuminazione modulare dell'industria automobilistica, denominato MOLIS (MODular LLighting System). Il sistema, che entrerà in produzione nel 2003, fornisce l'illuminazione attraverso una serie di LED che possono essere disposti secondo le esigenze del design
- Denso e Daihatsu hanno sviluppato insieme un nuovo modulo front-end che include il radiatore, la ventola ed il condensatore per il condizionatore dell'aria, l'intercooler ed il depuratore di aria. Dopo la consegna, Daihatsu installerà sul modulo frontale il paraurti ed i fari. I nuovi materiali e il design hanno permesso una riduzione del 30% del peso del modulo
- È stato firmato un accordo fra Iveco e De Tomaso Modena SpA per la fornitura dei motori common-rail Iveco di ultima generazione, che verranno montati dalla De Tomaso Modena nella propria fabbrica di Cutro su veicoli UAZ Simbir. Il progetto prevede la produzione di 20.000 motori. I mercati di sbocco per la commercializzazione sono già stati identificati in Italia, Francia, Spagna, Portogallo e Grecia. La produzione prevista del Simbir è di 5.000 unità all'anno nel periodo fino al 2005, e di 10.000 unità dal 2006
- Nuvera Fuel Cells ha annunciato di aver raggiunto un accordo pluriennale con Renault per la ricerca e lo sviluppo delle tecnologie delle cellule a combustibile. L'obiettivo del programma di ricerca è di permettere a Renault di lanciare un veicolo alimentato con cellule a combustibile entro 2010.

Agosto 2002

Auto

- Ford ha ceduto al gruppo di private equity Cvc Capital la Kwik-Fit comprata nel 1999. Ha venduto anche la catena di autorimesse Collision Team of America, ma ha rinviato la vendita della Hertz
- Toyota ha deciso di investire circa 2,5 miliardi di dollari con la First Automotive Industry (FAI Group) in Cina. Toyota e FAI progettano di produrre annualmente 300.000 - 400.000 berline, "mini" e SUV entro il 2010

Parte quarta

- BMW ha annunciato l'investimento di 15 milioni di euro per l'espansione del complesso thailandese di Rayong, dove verrà assemblata (per la prima volta fuori della Germania) la serie 7.

Componenti

- Dana ha acquistato GKN Ayra Cardan, S.A., una azienda spagnola che produce alberi di trasmissione, che aumenterà l'offerta di Dana e favorirà lo sviluppo di nuovi prodotti e di tecnologie. L'azienda, che si chiamerà Spicer Ayra Cardan, attualmente fornisce Renault-Nissan, Suzuki e Mitsubishi. L'acquisizione è il risultato della trasformazione della joint venture con GKN, avviata nel 1999. Al contempo GKN Driveshafts Ltd. ritorna di nuovo al 100% di Automotive Driveline Division of GKN
- Il gruppo Brose commercializzerà i sistemi di serrature della Robert Bosch GmbH. Inoltre, Bosch e Brose svilupperanno insieme i sistemi di chiusura dei veicoli, che comprendono il bloccaggio elettronico degli autoveicoli.

Settembre 2002

Auto

- Anche il design frena. Pininfarina accusa un calo del 32% del valore della produzione, ma la redditività cresce. Giugiaro ha presentato utili e fatturato in netta diminuzione, ma una ripresa degli ordini.

Veicoli industriali

- Mitsubishi ha annunciato la vendita di parte delle sue attività nella produzione di camion e di bus. Daimler Chrysler comprerà il 43% della nuova società Mitsubishi Fuso Truck and Bus per 89 miliardi di yen. Diverse imprese del gruppo rileveranno collettivamente il 15%. Il 42% restante sarà detenuto da Mitsubishi.

Componenti

- Fiamm diversifica e scommette sugli Usa. Apre in Georgia un impianto per batterie per

telecomunicazioni. Il 60% del fatturato viene sempre dall'auto, batterie, avvisatori, antenne. Fiamm ha inoltre aperto un ufficio tecnico in Giappone.

- Valeo e Raytheon hanno siglato un accordo per una joint venture per lo sviluppo e la commercializzazione di tecnologie di sensoristica base ed avanzata, compreso il sistema di rilevazione del punto cieco del veicolo e il sistema di rilevazione avanzata di incidenti
- Delphi ha aperto un nuovo impianto nella zona franca egea in Turchia, presso Smirne. Vi produrrà sistemi di alimentazione diesel in uno stabilimento di 15.000 metri quadrati. Tali sistemi includono le pompe dei motori con 1, 2, 3 e 4 cilindri, gli iniettori completi, gli ugelli dell'iniezione, i componenti della pompa del carburante e le valvole
- Delphi ha annunciato che fornirà un innovativo modulo-portiera a DaimlerChrysler per il nuovo camion Actros, che integra i sottosistemi, che compongono l'intero sistema della portiera.

Ottobre 2002

Auto

- Sono entrate in vigore le nuove norme Monti che regolano la distribuzione degli autoveicoli nell'Unione Europea
- Volkswagen ha esordito nell'off-road con la nuova Tuareg
- Alfa Romeo ha annunciato un piano d'investimenti da 3 miliardi di euro entro il 2007 per lanciare 10 novità e sei restyling
- Fiat-GM Powertrain ha annunciato un investimento di 340 milioni di euro nell'ampliamento della fabbrica di Vienna: a regime (2006) produrrà 800.000 cambi all'anno per Fiat ed Opel
- Fiat ha chiesto lo "stato di crisi" per ottenere dal governo italiano l'autorizzazione ad attuare un programma di licenziamenti provvisorio di un anno, in Fiat, Comau e Magneti Marelli. Fiat ha dichiarato l'intenzione di tagliare altri 8.100 posti di lavoro all'interno del programma di riduzione dei costi.

Componenti

- Insediamenti in Piemonte annunciati da ITP - Agenzia per gli investimenti a Torino e in Piemonte: Thyssen Tailored Blanks (Lamierati) apre uno stabilimento a San Gillio. Eaton rafforza il centro ricerche a Rivarolo, LCO Protomoule ha aperto un ufficio commerciale e di assistenza tecnica
- La Aria Power Products (APP) sta sviluppando un navigatore per la Ford Lincoln per dimostrare il funzionamento di un sistema elettrico alimentato a 42 volt. L'automobile avrà due motori: il V8 di 5.4 litri standard della Ford e un motore accoppiato ad un generatore nella parte posteriore del veicolo di 500cc, per assicurare la corrente elettrica.

Novembre 2002

Auto

- La Fiat presenta la Stilo Multiwagon, con un obiettivo di vendita nel 2003 di 50.000 unità pari al 20% dell'intera gamma
- Idrogeno in Italia: a Milano verrà utilizzata la tecnologia delle celle a combustibile per i bus.

Componenti

- Sogefi sbarca in Virginia: accordo con lo stato del West Virginia per uno stabilimento per la produzione di molle e barre stabilizzatrici. Investimento di 13 milioni di dollari in 2 anni. Occuperà 150 addetti, a partire dal 2004. Punta ad un 5% del mercato Usa ed ha già forniture per le Tre Grandi
- Il gruppo Elefin, attraverso la controllata Elem, ha acquistato il 100 per cento delle quote di Viasat da SeatPg e Magneti Marelli
- Visteon ha annunciato una partnership con l'azienda high-tech QinetiQ. Secondo Visteon, l'integrazione delle competenze professionali e tecnologiche sarà altamente produttiva
- Northrop Grumman Corporation, dopo avere acquisito il gruppo TRW, ha firmato un accordo di vendita di TRW Automotive al gruppo Blackstone (società d'investimento) per 4,7 miliardi di dollari

- Dana Corporation ha completato la vendita delle attività non strettamente legate al proprio core business, alla Riverside Company, una ditta di buyout leveraged.

Dicembre 2002

Componenti

- Ixfr (servizi di fabbricazione elettronica a livello europeo, controllata dalla famiglia Pugliese) acquisisce il 100% di MM sistemi elettronici (oltre ad altre aziende tra cui Ics, licenziataria del marchio Olivetti)
- Aisin Seiki ha avviato un nuovo stabilimento nella Repubblica Ceca, controllato da Aisin Europe. Situato nella città di Pisek produce pompe dell'acqua e pompe dell'olio, che vengono spedite nel Regno Unito per l'assemblaggio finale.

Gennaio 2003

Auto

- Fiat e PSA hanno annunciato l'estensione sino al 2017 dell'accordo per lo sviluppo e la produzione di veicoli commerciali leggeri. L'accordo prevede investimenti per 1,7 miliardi di euro e lo sviluppo di due gamme complete di veicoli commerciali leggeri, che saranno prodotti negli stabilimenti Sevel a Val di Sangro – 260.000 unità/anno e a Valenciennes – 130.000 unità/anno.

Componenti

- TI Automotive ha acquisito la divisione che produce pompe elettriche per il carburante della Kolbenschmidt Pierburg AG a Neuss, Germania. Kolbenschmidt Pierburg è una sussidiaria della Rheinmetall AG, con circa 100 addetti e vendite per circa 50 milioni di euro.

Febbraio 2003

Auto

- Renault ha venduto il 51% di Renault Agricolture (trattori e macchine agricole) alla tedesca Claas (che punta al primato europeo nelle macchine agricole) per concentrarsi sull'auto. Così nasce un forte polo "agricolo" Renault-Claas che sarà il quarto mondiale, anche se ancora lontano dalle dimensioni di John Deere o di Cnh della Fiat. Tutto questo mentre lo Stato sta riducendo la propria quota al di sotto del 20%.
- Termini Imerese ha riaperto: concordato con i sindacati un programma di riapertura e di soste (da aprile a settembre). Riattivate anche le aziende dell'indotto dello stabilimento Fiat - tra cui Lear, Bienne Sud e Automotive Systems - della provincia di Palermo con circa 800 addetti.

Componenti

- TRW automotive ha acquistato il 100 per cento della TRW Marzocchi Automotive Pumps. La transazione ha concluso la fusione fra TRW e Marzocchi Pompe di Bologna cominciata con una JV nel 1997. La TRW Marzocchi Automotive Pumps è un produttore delle pompe a ingranaggi per sistemi di direzione idraulici alimentati elettricamente (EPHS). Ha 236 impiegati e circa 35 milioni di dollari di vendite annuali.
- La Commissione Antitrust della Comunità Europea ha bloccato l'acquisizione dell'azienda italiana VM Motori da parte del gruppo Penske e DaimlerChrysler.

Marzo 2003

Auto

- BMW ha firmato il 27 marzo 2003 un contratto di Joint Venture (50/50) con Brilliance China Automotive per la produzione e la distribuzione dei modelli BMW in Cina a Shenyang. L'investimento nell'impresa raggiungerà i 450 milioni di euro entro il 2005.

Componenti

- Textron Fastening Systems (TFS), business unit di Textron inc, aprirà il suo primo centro in Cina, a Wuxi, situato circa 80 miglia ad est di Schang-Hai. Questa società soddisferà le crescenti richieste di professionalità esperte di elettronica e di computer. Inoltre fornirà servizi di design, di engineering, di assembly technology e di gestione della logistica ai clienti locali
- Valeo ha annunciato la costruzione di uno stabilimento produttivo a Chrzanow (Polonia) per la produzione di sistemi di illuminazione. Operativo alla fine del 2004, impiegherà 600 addetti e sarà il quinto stabilimento produttivo di Valeo in Polonia
- La Mecaplast International ha acquistato la Aries, società francese produttrice di componenti plastici per il settore automotive. Mecaplast prenderà il controllo di quattro dei cinque stabilimenti della Aries in Francia e tutte le filiali all'estero, tranne quella in Spagna.

Aprile 2003

Auto

- Fiat Auto e Suzuki Motor Corporation hanno annunciato una joint venture per lo sviluppo di uno Sport Utility Vehicle (SUV). La produzione del nuovo SUV è prevista nel 2005 nello stabilimento di Estergom in Ungheria, vicino a Budapest, di proprietà della Suzuki
- GM e BMW confermano lo sviluppo congiunto di dispositivi di rifornimento di idrogeno per auto ed invitano altri produttori e fornitori ad unirsi a questa iniziativa.

Componenti

- Aisin annuncia un nuovo tetto apribile azionato con una cinghia di plastica più durevole e meno costoso. L'azienda dice che il nuovo disegno è stato permesso grazie a nuovi materiali studiati da DuPont e comporta una riduzione dei costi del 40 per cento, di peso del 45 per cento e il numero dei componenti del 33 per cento
- Accordo tra Getrag, Dana e Volvo per una joint venture a Koping, in Svezia, specializzata nella produzione di telai e trazioni integrali per Sport Utility Vehicle (SUV). La nuova

società dovrebbe cominciare a funzionare nel secondo semestre 2003. Il 60% sarà di proprietà di una società congiunta di Getrag e Dana, mentre il 40% restante sarà di Volvo Car Corporation

- Accordo tra Denso Corporation e Guangzhou Automobile Group Component Co. per la costituzione di un'azienda per la produzione di condizionatori e radiatori per auto e bus. È il settimo investimento operativo di Denso in Cina.

CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO

Appendice statistica

Tav. 1 - Produzione mondiale di Auto e VIC (anni 1990-2002, in milioni di unità)

anno	auto	VIC	Totale
1990	37	12	49
1991	35	12	47
1992	36	13	49
1993	35	12	47
1994	36	14	50
1995	36,5	13,5	50
1996	36,5	14,5	51
1997	38	15	53
1998	36,5	15,5	52
1999	39	17	56
2000	40,5	18,5	59
2001	39	16,5	55,5
2002	41	17,5	58,5

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

Appendice statistica

Tav. 2 - Produzione mondiale di Auto e VIC per Paese, anno 2002 (unità)

PAESE	AUTO	VIC	VIC
AUSTRIA	131.411	19.851	151.262
BELGIO	936.903	119.414	1.056.317
FINLANDIA	41.068	393	41.461
FRANCIA	3.283.775	408.963	3.692.738
GERMANIA	5.123.238	346.071	5.469.309
ITALIA	1.125.768	301.179	1.426.947
PAESI BASSI	182.368	48.923	231.291
PORTOGALLO	182.573	68.259	250.832
SPAGNA	2.266.902	588.337	2.855.239
SVEZIA	237.975	38.218	276.193
REGNO UNITO	1.628.020	193.064	1.821.084
UNIONE EUROPEA	14.815.406	2.132.672	16.948.078
REP. CECA	441.312	5.765	447.077
UNGHERIA	138.239	3.274	141.513
POLONIA	286.656	23.077	309.733
REP. SLOVACCA	225.476	204	225.680
SLOVENIA	126.661	-	126.661
RUSSIA	980.736	238.898	1.219.634
TURCHIA	204.198	142.367	346.565
EUROPA CENTRALE E EST	2.292.510	311.489	2.603.999
CANADA	1.369.003	1.258.692	2.627.695
MESSICO	960.896	860.539	1.821.435
USA	5.016.306	7.258.611	12.274.917
NAFTA	7.346.205	9.377.842	16.724.047
ARGENTINA	111.340	48.061	159.401
BRASILE	1.521.431	271.229	1.792.660
SUD AMERICA	1.671.377	328.290	1.999.667

Appendice statistica

PAESE	AUTO	VIC	VIC
AUSTRALIA	307.064	36.999	344.063
CINA	1.090.820	2.160.405	3.251.225
INDIA	706.061	185.885	891.946
INDONESIA	24.006	275.251	299.257
IRAN	310.000	5.000	315.000
GIAPPONE	8.618.728	1.638.962	10.257.690
MALESIA	380.000	15.000	395.000
COREA DEL SUD	2.651.273	496.311	3.147.584
ASIA-OCEANIA	14.436.867	5.347.612	19.784.479
SUD AFRICA	276.499	127.942	404.441
AFRICA	522.520	259.784	782.304
TOTALE	41.012.584	17.772.114	58.784.698

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati OICA

Appendice statistica

Tav. 3 - Principali paesi europei, produzione di componenti (milioni di euro)

PAESI	1996	1997	1998	1999	2000
GERMANIA	32.273	35.115	41.923	32.145	35.922
SPAGNA	6.871	7.579	8.635	9.355	11.137
FRANCIA	9.842	14.385	15.659	15.632	15.304
ITALIA	14.499	16.707	16.537	16.457	16.471
PAESI BASSI	516	559	710	760	741
AUSTRIA	682	752	885	1.094	1.173
PORTOGALLO	323	324	619	923	1.026
SVEZIA	3.129	3.631	3.712	5.843	6.572
REGNO UNITO	10.128	11.600	12.886	13.012	13.614
TOTALE	79.453	92.147	103.334	97.227	104.126

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati EUROSTAT

Tav. 4 - Italia, produzione di componenti (milioni di euro)

PRODUZIONE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1° Equipaggiamento (OEM) ITALIA	7557	7641	8792	9351	9994	10864	10415	9014
1° Equipaggiamento (OEM) ESPORTAZIONE	2776	2950	3318	3805	4223	5015	5451	5256
TOTALE 1° Equipaggiamento (OEM)	10333	10591	12110	13156	14217	15879	15866	14270
RICAMBI (AM) ITALIA	2148	2189	2281	2159	2228	2336	2389	2449
RICAMBI (AM) ESPORTAZIONE	4459	4698	5209	5763	4958	5753	5153	5260
TOTALE Ricambi (AM)	6607	6887	7490	7922	7186	8089	7542	7709
TOTALE	16940	17478	19600	21078	21403	23968	23408	21979

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e Costruttori

Appendice statistica

Tav. 5 - Italia, domanda di componenti (milioni di euro)

DOMANDA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1° Equipaggiamento (OEM) ITALIA	7.557	7.641	8.792	9.351	9.994	10.864	10.415	9.014
1° Equipaggiamento (OEM) ESPORTAZIONE	1.786	1.507	1.745	1.757	1.942	2.607	2.857	2.719
TOTALE 1° Equipaggiamento (OEM)	9.343	9.148	10.537	11.108	11.936	13.471	13.272	11.733
RICAMBI (AM) ITALIA	1.478	1.596	1.787	2.542	2.766	3.127	2.936	3.287
RICAMBI (AM) ESPORTAZIONE	2.148	2.189	2.281	2.159	2.228	2.336	2.364	2.146
TOTALE Ricambi (AM)	3.626	3.785	4.068	4.701	4.994	5.463	5.300	5.433
TOTALE	12.969	12.933	14.605	15.809	16.930	18.934	18.572	17.166

Fonte: Elaborazione Osservatorio su dati ISTAT e costruttori

CAMERA DI COMMERCIO

Appendice statistica

Tav. 6 - Italia, interscambio di componenti (milioni di euro)

PAESI	ESPORTAZIONI								IMPORTAZIONI					
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
GERMANIA	1.451	1.573	1.917	1.998	2.302	2.350	2.314	1.178	1.293	1.507	1.664	1.899	2.028	2.111
FRANCIA	1.057	1.146	1.403	1.513	1.656	1.668	1.612	815	959	1.207	1.208	1.279	1.293	1.243
REGNOUNITO	789	824	775	760	864	877	958	294	350	403	386	406	391	388
SPAGNA	494	557	698	756	820	856	863	157	184	245	275	308	361	383
AUSTRIA	237	245	265	288	310	319	294	73	74	84	117	184	167	158
BELGIOELUSS.	182	213	219	214	230	296	313	126	149	166	171	192	196	221
PAESIBASSI	109	111	122	116	224	218	212	90	89	95	115	113	135	161
SVEZIA	68	66	93	95	109	117	105	50	51	66	68	58	56	61
ALTRI UE	217	229	232	234	228	242	270	22	25	31	41	42	52	49
UNIONE EUROPEA	4.602	4.964	5.723	5.973	6.743	6.942	6.942	2.805	3.175	3.804	4.046	4.482	4.680	4.775
POLONIA	396	594	539	583	489	384	350	67	122	143	169	221	250	322
TURCHIA	227	267	250	186	385	448	430	27	42	65	87	111	197	227
USA	609	635	692	629	758	709	769	110	110	126	125	187	192	183
CANADA MESSICO	40	79	89	92	104	98	95	11	16	14	9	15	15	9
NAFTA	648	714	782	721	862	806	864	121	127	140	134	202	207	193
BRASILE	363	602	571	445	393	435	338		30	54	60	110	115	91
ARGENTINA	116	193	125	79	68	66	28		3	4	6	5	9	8
SUD AMERICA	530	878	789	584	561	631	479	26	34	58	67	122	131	104
GIAPPONE	96	100	86	96	100	102	102	162	163	168	242	505	340	318
CINA	60	68	52	36	69	71	58	5	9	11	21	43	41	51
INDIA	23	23	44	53	42	43	40	5	5	8	11	21	25	28
ALTRI	413	370	257	172	322	366	369	123	33	42	52	84	76	77
ASIA	591	561	438	356	534	583	569	295	209	229	326	653	482	473
TOTALE MONDO	7.622	8.572	9.225	9.181	10.297	10.605	10.516	3.342	3.793	4.563	4.999	6.005	6.157	6.378

Fonte: ISTAT, 2002 - Elaborazione Anfia e Camera di commercio di Torino

Appendice statistica

Tav. 7 - Piemonte: esportazioni di componenti (milioni di euro)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Francia	480	510	594	614	720	658	717
Germania	519	518	605	627	712	650	650
Polonia	282	473	416	464	561	513	454
Brasile	325	501	458	362	441	403	309
Spagna	205	236	298	346	435	398	407
Turchia	133	147	155	121	310	283	226
Regno Unito	283	253	236	233	284	259	300
Argentina	70	162	93	59	82	74	27
Usa	83	101	103	84	70	64	68
Nafta	90	108	108	86	70	64	74
Belgio e Luss.	43	46	44	45	56	51	57
Austria	39	50	61	53	47	43	43
India	13	14	33	41	35	32	27
Paesi Bassi	23	21	23	23	22	20	31
Cina	3	43	42	22	21	19	16
Svezia	13	12	13	19	21	19	24
Grecia	27	26	23	24	18	16	27
Portogallo	17	19	19	20	15	14	15
Finlandia	11	12	11	12	12	11	13
Giappone	10	15	11	9	11	10	9
Danimarca	10	8	9	7	7	6	10
Canada	6	6	5	2	1	1	2
Totale Asia	35	81	90	77	n.d.	n.d.	86
Totale mondo	2.850	3.451	3.631	3.507	4.273	3.905	3.951

Fonte: Dati 2002 - Elaborazione Osservatorio su dati provvisori ISTAT

Note

Definizioni

- *Componenti*: in questo rapporto s'intendono per componenti le parti di un autoveicolo che sono prodotte con specifiche particolari. Sono perciò esclusi i prodotti generici non progettati in funzione dell'impiego automobilistico, e materie prime, i servizi, i materiali di consumo e d'intrattenimento. Sono esclusi, per uniformità ad un'impostazione tradizionale diffusa, i pneumatici. Sono inclusi gli accessori generalmente installati dai costruttori, anche in opzione, sui veicoli.
- *Costruttori*: sono intesi per tali i fabbricanti d'autoveicoli.
- *Autoveicoli*: il termine comprende le autovetture (auto), i veicoli commerciali e industriali (VIC), gli autobus.
- *Valori della produzione e della domanda*: sono espressi a prezzi ex-fabbrica e, per l'interscambio, a valori Istat.

Fonti

- I dati di produzione e domanda relativi al settore auto sono di origine OICA e UNRAE.
- I dati relativi alla componentistica dei principali mercati europei sono di fonte Eurostat per l'analisi generale. Tali dati sono fortemente sottostimati ma garantiscono l'omogeneità analitica tra i paesi; per l'analisi dettagliata dei singoli paesi europei sono stati utilizzati i dati forniti dalle associazioni di categoria (Rapporto annuale 2002 FIEV per la Francia; Rapporto VDA 2003 per la Germania; Rapporto SERNAUTO 2003 per la Spagna).
- I dati relativi al Primo Equipaggiamento sono stimati sulla base di indicazioni fornite dai

Note

Costruttori, i dati relativi al Ricambio sono stimati sulla base di dati storici e del parco circolante, con ampia raccolta d'informazioni provenienti dalle imprese. I dati relativi all'interscambio sono un'elaborazione Osservatorio su dati Istat.

- Le informazioni sono attinte da un ampio ventaglio di giornali e periodici economici e settoriali, tra i quali i più utilizzati sono stati: "Il Sole 24 Ore", "Vehicle News", "Automotive News International", "Europe Automotive Insight", "Automotive Engineering", "The Economist", L'Argus", "Notiziario Motoristico", "Parts", "Autopro", i "Notiziari Anfia", "La Repubblica". Altre fonti sono citate nel testo. Ulteriori informazioni derivano da contatti personali, interviste, questionari e dai siti internet di costruttori, componentisti, istituti e associazioni nazionali ed internazionali.
- I principali link utilizzati sono:

www.acea.be

www.aci.it

www.anfavea.com.br

www.autoactu.com

www.autoindustry.co.uk

www.awknowledge.com

www.clepa.com

www.fiev.fr

www.gei.it

www.ice.it

www.just-auto.com

www.minefi.gouv.fr

www.netcollins.com

www.oica.net

www.sernauto.es

www.unrae.it

www.waitnews.com

L'Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana, giunto alla settima edizione, ha come obiettivo il monitoraggio di un settore strategico per molte aree del nostro Paese e per Torino, in particolare.

Il Rapporto 2003 viene pubblicato in un momento delicato per la componentistica, stretta fra una crisi congiunturale e una crisi settoriale a livello internazionale. Inoltre il settore, nel passare da una struttura statica, fortemente gerarchizzata e con flussi informativi strettamente top down, ad una struttura dinamica, a "catena ramificata", vede aumentare i bisogni informativi delle imprese e diminuire la capacità interna di soddisfarli.

Questi cambiamenti non facilitano una rappresentazione puntuale: i dati ufficiali istituzionali, spesso concepiti per altri scopi, si dimostrano inadeguati a fotografare un settore in così rapida trasformazione. Tutto questo rende necessario il ricorso a varie fonti informative e una ricomposizione del materiale che lascia ampio gioco alle stime, diventano quindi di fondamentale importanza per l'analisi l'uso di criteri uniformi nel tempo e la sensibilità verso il quadro d'insieme.