

Se il motore si spegne...



Il settore automotive, colpito dall'attuale situazione macroeconomica, non ha ancora esaurito le proprie carte: giocandole con attenzione, rialzarsi è possibile

MADDALENA PRIA

Parlare di crisi, di bolla economica, di 'giornieri' per le borse mondiali sembra ormai un imperativo. Eppure uno sguardo lucido, emancipato dalla visione catastrofista più comune, permette di intravedere spiragli di ripresa, di reazione, di volontà di riaffermarsi. E questo anche nel settore automotive, indubbiamente tra quelli che hanno maggiormente subito i contraccolpi di una situazione che, innescata dal collasso dell'economia 'virtuale', si è abbattuta sull'economia reale e sulla quotidianità delle aziende produttrici: il colpo è stato in effetti accusato fin dall'inizio proprio dall'industria dell'automobile, dei veicoli commerciali e di quelli per il trasporto, che ha subito una forte flessione iniziata dal mercato statunitense ed estesa fino a quelli europeo e giapponese. Se nel 2008 la situazione del settore iniziò a mostrarsi difficile poiché la crisi finanziaria e il conseguente 'credit crunch' causarono un'aumento della pressione sui prezzi delle materie prime, già all'inizio di quest'anno le aziende produttrici hanno iniziato a

muoversi secondo strategie di marketing e di produzione volte a recuperare quote di mercato, come dimostrano le operazioni di vendita a prezzi sensibilmente scontati messe in atto dalle 'big three' General Motors, Ford e Chrysler, anche se per quest'ultima è forse a oggi un po' azzardata la definizione di 'big'.

Un settore da proteggere

In una simile situazione non ci si può permettere di sottovalutare nulla, ma non è nemmeno opportuno abbandonarsi ad allarmismi. Nel nostro paese, infatti, il settore dell'automotive, che abbraccia l'industria dell'automobile, la subfornitura, la componentistica, l'engineering, il design e la rete di distribuzione, ha numeri importanti sui quali giocare: con 2.500 aziende, per la maggior parte operanti nel segmento della componentistica, 400 mila addetti che divengono un milione se si considera l'indotto e 81 miliardi di euro di gettito fiscale, il comparto fattura 165 miliardi di euro, pari a ben l'11,4 per cento del PIL e al 30 per cento dell'industria manifatturiera.

Parallelamente, questa industria copre, investendo due miliardi di euro ogni anno, il 22 per cento della spesa in ricerca e sviluppo delle aziende private italiane; quest'ultimo è un dato importante, connesso a una delle principali strade da percorrere per intraprendere un processo di risalita: investire nella ricerca significa aprirsi all'innovazione e questa, oggi, per il settore automotive ha un 'colore' preciso, perché 'il futuro è verde'.

Numeri come quelli appena citati non hanno a ogni modo potuto tutelare un settore che si trovava già al momento dello scoppio della bolla macroeconomica in una condizione di crisi sovrastrutturale e, per molti aspetti, endemica: la sovracapacità produttiva, la densità della rete distributiva, i salti tecnologici a intervalli temporali molto ridotti e il veloce mutamento della domanda, ed è il caso dell'impennata delle richieste di vetture 'low cost' proveniente dai paesi emergenti, sono una delle ragioni per cui la ripresa del settore, pur prevista, non si realizzerà nel brevissimo periodo ma sarà piuttosto tangibile nel breve e nel medio. Già il



Fonte: www.thermotorreport.com

2008 si è chiuso con una contrazione del -13,4 per cento (pari all'immatricolazione di 2,160 milioni di vetture, ovvero 331 mila in meno rispetto al 2007) per il mercato tricolore dell'automobile e i volumi produttivi si sono ridotti del 40 per cento; inoltre, fin dal gennaio di quest'anno, si è registrata una diminuzione del 32 per cento delle vendite e un crollo degli

ordinativi del 54,9 per cento: la situazione corrente è dunque il risultato in divenire di una concatenazione di cause ed effetti che fanno prevedere per questo 2009, oltre a una diminuzione della domanda che si ripercuoterà sui volumi di vendita, un calo degli ordinativi, un aumento della pressione sui rivenditori e sui prezzi e un conseguente impatto negativo sull'indotto e sulla situazione occupazionale. Il quadro, tuttavia, non deve scoraggiare: nonostante un decremento globale del -3 per cento, il 2008 aveva già dato segnali confortanti per Russia, Cina e altri paesi asiatici e aveva mostrato stabilità riguardo al mercato europeo; parimenti l'anno in corso dovrebbe dimostrarsi in linea con il precedente

per quanto concerne le differenze a livello di velocità di crescita tra paesi 'tradizionali' e nuove forze economiche. La ripresa non è semplice chimera, ma si rende necessario elaborare piani di azione strutturati sulla consapevolezza che, allo stato attuale, l'assottigliamento della classe media, la crescita dei paesi emergenti, l'urbanizzazione sempre più veloce che spinge la domanda verso vetture di dimensioni ridotte e che alimenta la crescita dei segmenti A/B sono trend di mercato imprescindibili per rivedere le proprie strategie ed eventualmente pensare concretamente a una conversione, anche parziale, della propria produzione. Lo scenario del 2008, infatti, aveva già messo in luce una certa stagnazione per i segmenti medio, 'upper', van e SUV, mentre le produzioni di categoria A/B, e il caso di Fiat lo documenta bene, si mostravano in grado ritagliarsi spazio nel mercato.

Nessuno resti a guardare

Volgendo lo sguardo alla realtà a noi più vicina, quanto detto riguardo alle strade da percorrere per risollevare le sorti dell'industria automotive non può che coinvolgere anche le aziende di Europa 15+Efta: chiuso il 2008 con una flessione del -8,4 per cento, Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) segnala una certa mancanza di intraprendenza da parte dei governi per quanto riguarda le iniziative a sostegno del comparto. Come è naturale, un intervento a favore del settore è

invece fondamentale, poiché emerge da una situazione complessa non può essere esclusiva responsabilità delle singole aziende: incentivare il rinnovo del parco circolante a vantaggio di soluzioni verdi, accelerare i piani di ammortamento e facilitare l'accesso al credito, istituire un fondo di garanzia a copertura dell'intero comparto sono tra gli interventi più auspicabili. Del resto anche l'Associazione Nazionale dei Costruttori ha commentato la chiusura dello scorso anno, ponendo l'accento sulla prova durissima a cui l'industria automobilistica è sottoposta ma nei

confronti della quale non mancano carte da giocare. I primi effetti degli ecoincentivi nei paesi europei in cui sono stati introdotti, infatti, hanno iniziato a farsi sentire lo scorso marzo, quando il Ministero dei Trasporti ha registrato, dopo la flessione del -32,2 per cento di gennaio e quella del -24,1 per cento di febbraio, un numero di immatricolazioni superiore a 214 mila, corrispondente a un aumento dello 0,24 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno; il consuntivo di marzo ha dunque portato il bilancio delle vendite del primo trimestre 2009 a più di 538

Europa (UE+Efta) - Immatricolazioni autovetture (Fonte: Acea, dati provvisori)

	Dicembre 08	Dicembre 07	Var. %	Gennaio-dicembre 08	Gennaio-dicembre 07	Var. %
Austria	19.010	21.884	-13,1	19.010	21.884	-13,1
Belgio	47.690	56.846	-16,1	47.690	56.846	-16,1
Danimarca	7.788	14.418	-46,0	7.788	14.418	-46,0
Finlandia	11.540	21.544	-46,4	11.540	21.544	-46,4
Francia	149.372	162.116	-7,9	149.372	162.116	-7,9
Germania	189.385	220.742	-14,21	89.385	220.742	-14,2
Grecia	20.247	33.567	-39,7	20.247	33.567	-39,7
Irlanda	15.929	47.609	-66,5	15.929	47.609	-66,5
Italia	157.418	233.711	-32,6	157.418	233.711	-32,6
Lussemburgo	3.203	3.982	-19,6	3.203	3.982	-19,6
Olanda	56.375	66.329	-15,0	56.375	66.329	-15,0
Portogallo	9.021	15.845	-43,1	9.021	15.845	-43,1
Spagna	59.385	101.621	-41,65	9.385	101.621	-41,6
Svezia	11.299	17.033	-33,7	11.299	17.033	-33,7
Regno Unito	112.087	162.097	-30,91	12.087	162.097	-30,9
Unione Europea (EU15)	869.749	1.179.344	-26,3	869.749	1.179.344	-26,3
Islanda	170	1.432	-88,11	701.432		-88,1
Norvegia	5,3	539.901	-45,9	5.353	9.901	-45,9
Svizzera	16.251	21.599	-24,8	16.251	21.599	-24,8
Efta	21.774	32.932	-33,9	21.774	32.932	-33,9
EU15+Efta	891.523	1.212.276	-26,5	891.523	1.212.276	-26,5
Bulgaria	1.908	3.326	-42,6	1.908	3.326	-42,6
Repubblica Ceca	8.842	10.082	-12,3	8.842	10.082	-12,3
Estonia	952	2.477	-61,6	952	2.477	-61,6
Ungheria	5.962	12.492	-52,3	5.962	12.492	-52,3
Latvia	494	2.191	-77,54	942.191		-77,5
Lituania	744	2.273	-67,37	442.273		-67,3
Polonia	26.800	28.299	-5,3	26.800	28.299	-5,3
Romania	13.813	29.495	-53,2	13.813	29.495	-53,2
Slovacchia	2.907	4.783	-39,2	2.907	4.783	-39,2
Slovenia	4.572	6.128	-25,4	4.572	6.128	-25,4
EU (nuovi membri)	66.994	101.546	-34	66.994	101.546	-34
Unione Europea	936.743	1.280.890	-26,9	936.743	1.280.890	-26,9
Totale Europa (EU+Efta)	958.517	1.313.822	-27,0	958.517	1.313.822	-27

mila nuove unità, il che ha ridotto lo scarto rispetto al medesimo periodo del 2008 al -19,1 per cento, contro un -28,5 per cento del bimestre gennaio-febbraio 2009 rispetto allo stesso bimestre 2008.

Già con Industria 2015 erano state tracciate importanti linee guida, poiché l'intervento contempla tre bandi di gara, due dei quali coinvolgono direttamente l'industria automobilistica: il primo è a sostegno di progetti di mobilità sostenibile per cui sono stati messi a disposizione 180 milioni di euro per l'attivazione di 600 milioni di investimenti in 22 progetti realizzati da consorzi che comprendono 250 imprese e 100 centri di ricerca; il secondo bando sostiene con 200 milioni di euro, il 50 per cento dei quali destinato alle PMI, l'ambito dell'efficienza energetica, per il quale sono previsti 30 progetti che coinvolgeranno 234 imprese e 160 enti di ricerca. Oltre a questo

intervento, numerosi paesi della Comunità Europea si sono mobilitati per garantire non solo la sopravvivenza ma anche la decisa ripresa del comparto: a partire da gennaio, infatti, sono stati presi diversi provvedimenti, sia su scala europea, la BEI ha infatti ampliato la linea di finanziamenti agevolati, semplificandone le procedure di accesso, sia su scala nazionale. In accordo con gli interventi degli altri stati dell'Unione, l'Italia si è mostrata consapevole delle difficoltà che il mondo automotive, tanto incidente sul nostro PIL, sta attraversando, difficoltà tali da portare conseguenze pesanti all'intero Sistema Paese, producendo una riduzione del gettito IVA sulle automobili immatricolate pari a 700 milioni di euro e una riduzione del gettito fiscale presumibilmente compresa tra uno e tre miliardi di euro, oltre a oneri nell'ordine dei 500 milioni di euro per provvedimenti di

cassa integrazione straordinaria.

Con una incidenza tanto rilevante, l'Italia non può certo permettersi di trascurare questa industria: il provvedimento più incisivo è quello varato in febbraio, specificamente pensato per affrontare la crisi del settore con interventi di sostegno alla domanda, per allinearsi alle indicazioni della Commissione Europea e per orientare le scelte dei consumatori verso prodotti a basso impatto ambientale, in sintonia con il protocollo di Kyoto.

Il nuovo motore è verde

In sintonia con gli interventi appena descritti vi sono le strategie legate al cosiddetto piano 20-20-20 il quale prevede entro il 2020 un aumento del 20 per cento dell'efficienza energetica, un uguale incremento della produzione di energie rinnovabili e una diminuzione del 20 per cento delle emissioni di CO₂: per i produttori del

settore raggiungere questo ambizioso risultato significherebbe percorrere molta strada sia in direzione del contenimento e del controllo delle emissioni dannose, sia in direzione di un ammodernamento della produzione destinato a garantire maggiore competitività. Certo, se si pensa che l'Unione Europea ha posto al 2012 il termine per produrre mezzi di trasporto con emissioni di CO₂ inferiori a 130 g/km, l'adeguamento non è un'operazione indolore e ha costi nell'ordine dei miliardi di euro; eppure, fare proprio un approccio produttivo 'environmental friendly' significa aprirsi al futuro, rinnovarsi, crescere. La spinta verso la tecnologia verde, dunque, non deve intimorire, ma anzi essere uno sprone a convertirsi in modo sempre più incisivo a produzioni ibride ed elettriche: in particolare, benché le automobili elettriche abbiano ancora un discreto cammino da compiere per imporsi come standard di mercato, esse offrono vantaggi da non sottovalutare, ad esempio se si considera il tradizionale motore a combustione paragonato a quello elettrico, rispetto al quale ha meno componenti e richiede minori materiali, investimenti, manodopera. Del resto, come era stato previsto da Anfia, gli incentivi statali per l'acquisto di vetture con tecnologia ecologica, che peraltro avevano taponato anche la situazione del mercato nel mese di febbraio, hanno iniziato a

dare risultati positivi in marzo: si tratta del primo vero segno di inversione della tendenza registrato dall'inizio dell'anno ed è dimostrazione di come, senza incentivi governativi alla rottamazione, il calo del mercato sarebbe stato pesante. Del resto la storia insegna e una simile situazione si era verificata nel 1997 con i primi incentivi: guardando a quell'anno, inoltre, si può ben sperare per i mesi a venire, poiché da maggio a novembre l'incremento si mantenne sempre sopra il 40 per cento, con punte del 78 per cento a settembre, quando gli incentivi, poi prorogati, avrebbero dovuto finire. Il 1997 chiuse con una crescita del 38 per cento e non si deve necessariamente abbandonare la speranza di un simile destino per questo 2009. Nel dettaglio, con il pacchetto di incentivi per il settore automotive che il governo ha approvato in febbraio viene garantito supporto a chi sostituisce un'autovettura immatricolata entro il dicembre 1999 con vetture Euro 4 ed Euro 5 con emissioni di CO₂ non superiori a 140 g/km per le automobili alimentate a benzina e non superiori a 130 g/km per quelle alimentate a diesel; vengono previsti inoltre incentivi per la sostituzione di LCV, veicoli promiscui, veicoli per trasporti specifici e per uso speciale e autocaravan anch'essi immatricolati entro il dicembre 1999 con veicoli Euro 4 ed Euro 5, oltre a incentivi per la con-

versione degli impianti tradizionali in impianti a GPL e/o a metano e per l'acquisto di auto ecologiche senza rottamazione e di motocicli fino a 400 cm³ di cilindrata di categoria euro 3 con contestuale rottamazione di un motociclo o di un ciclomotore di categoria Euro 0 o Euro 1; per il trasporto pubblico, inoltre, sono previsti piani di incentivazione per l'installazione di dispositivi per l'abbattimento delle emissioni di particolato dei gas di scarico. Il valore complessivo di tali misure per il 2009 è stimato intorno a 1,2 miliardi di euro, compensato per oltre il 50 per cento da maggiori entrate fiscali derivanti dall'incremento del gettito IVA nonché dagli effetti indiretti sull'indotto.

I consumatori sono così invogliati ad acquisti con basso impatto ambientale e a carburanti alternativi, il livello occupazionale dell'intera filiera dovrebbe cominciare a rialzarsi e il trend di mercato dovrebbe andare ulteriormente migliorando. I numeri, del resto, confermano i risultati positivi: in marzo quattro modelli italiani, Fiat Panda, Fiat Punto, Fiat 500 e Lancia Ypsilon, hanno trovato posto tra le prime dieci vetture più vendute. Con un inizio 2009 che non faceva prevedere nulla si roseo, l'aver stimolato il mercato con un'operazione quale è quella degli ecoincentivi ha permesso di rivitalizzare il comparto facendo leva proprio sui due elementi più attuali ed efficaci, ovvero la spinta all'acquisto e la tutela ambientale.

Reinventarsi

Nello scenario attuale, in conclusione, l'industria automotive e il suo indotto non possono che rinnovare la propria veste, convertendosi alle tecnologie verdi o aumentandone la produzione; soprattutto, le aziende devono pensare oggi al business model in grado di migliorare la loro posizione di mercato, così da affrontare, in un'ottica di riduzione dei costi e ottimizzazione dei processi, il domani: innovazione e lucidità salveranno il mondo delle quattro ruote da quel collasso oggi tanto paventato. ■

Non solo trasporto privato

Il mondo automotive non consta solo di vetture a uso privato: il mondo degli LCV è altrettanto vario e altrettanto in bilico. Dopo i risultati negativi registrati in gennaio (-39,6 per cento rispetto allo stesso mese dello scorso anno), flessione indubbiamente marcata, dovuta anche al fatto che il rinnovo degli ecoincentivi governativi non era ancora avvenuto, le misure a tutela del settore dovrebbero produrre i medesimi effetti positivi registrati per il segmento delle vetture per il trasporto privato.

I maggiori player di settore italiani, ovvero Fiat Professional, Iveco e Piaggio Veicoli Commerciali, non sembrano certo rassegnati ai dati di inizio anno: nel 2008, la quota di penetrazione delle marche italiane si è attestata al 53,9 per cento, conquistando 0,8 punti rispetto al risultato del 2007 (53,1 per cento) e i produttori non sembrano intenzionati a rivedere questo successo.