

AUTO: LE FABBRICHE RISORGONO AD EST

di Matteo Ferrazzi e Debora Revoltella*

La geografia della produzione mondiale di auto sta cambiando rapidamente. I maggiori produttori al mondo di automobili e veicoli commerciali sono principalmente imprese statunitensi, europee e giapponesi; eppure, la competizione proveniente dai mercati emergenti sta lasciando profondamente il segno anche in questo settore. La quota di automobili prodotte oggi nei paesi emergenti rappresenta quasi il 40 per cento della produzione mondiale, una quota doppia rispetto a quella registrata nei primi anni di questo decennio. Il baricentro della produzione di auto si sta spostando verso Est, a livello mondiale verso l'Asia, a livello europeo verso i nuovi membri Ue. Questa tendenza ha effetti rilevanti anche sui flussi di commercio estero.

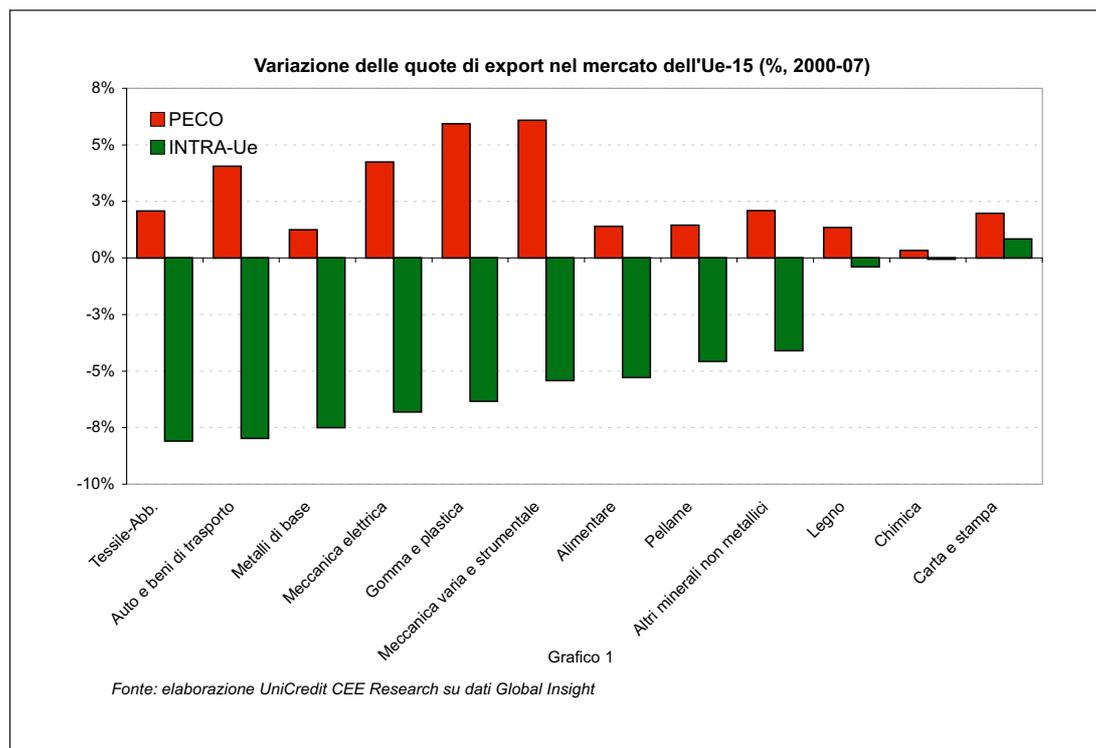
1. Le scelte strategiche dei grandi produttori di auto spostano il baricentro della produzione e dei flussi di commercio estero

I paesi della “vecchia” Europa (l'Ue a 15) scambiano, rispetto al passato, una quota sempre minore di beni tra di loro e sempre più con alcune aree emergenti, paesi dell'Europa centro-orientale (PECO) e paesi asiatici in particolare (Cina, naturalmente, in primis). A livello settoriale, tale fenomeno è piuttosto diffuso a numerosi comparti, ma non a tutti. Due sembrano i settori particolarmente colpiti da un calo di quote di commercio intra-europeo, il tessile-abbigliamento ed il settore dell'auto e dei beni di trasporto. Nel primo caso, l'erosione della quota imputabile alla concorrenza dei paesi PECO non è particolarmente rilevante (sono i paesi asiatici a giocare la parte del leone). Il settore dell'auto e dei beni di trasporto (che include anche treni, navi, ecc.) è invece uno dei settori in cui si verifica una più evidente sostituzione tra quote di commercio intra-Ue15 e quote di export dei paesi PECO. Cosa è accaduto?

Il settore dell'auto è caratterizzato da un'accesa competizione e deve fronteggiare alcuni fattori sfidanti, quali l'indebolimento della domanda nei mercati tradizionali, il rialzo dei prezzi delle materie prime, la sfida legata alle emissioni ed agli standard ecologici. Questi elementi si sommano ad una sovracapacità strutturale del settore. La sfida globale tra i produttori sta portando ad una sempre maggiore pressione al ribasso sui prezzi di vendita. I produttori giapponesi sono coloro che meglio si sono adattati al nuovo ambiente competitivo. Quelli americani, ed in misura minore quelli europei, hanno subito in anni recenti un calo sia delle unità vendute, che della loro profittabilità.

Per fronteggiare le attuali sfide competitive, le scelte strategiche dei produttori si sono orientate a (i) proseguire il processo di consolidamento e di ampliamento dimensionale, non solo tramite fusioni ed acquisizioni, ma attraverso accordi e joint ventures finalizzate a singoli progetti; (ii) trasferire verso i fornitori una parte sempre più consistente di produzione, ed infine (iii) attuare politiche di riduzione dei costi. Quest'ultimo aspetto ha implicato l'offshoring di una parte rilevante del processo produttivo verso aree con costi di produzione più bassi. In ambito europeo, la regione dei paesi dell'Europa centro-orientale è stata tra i maggiori beneficiari di questo processo.

* UniCredit Group, CEE Economic Research (rispettivamente Economist e Chief Economist)



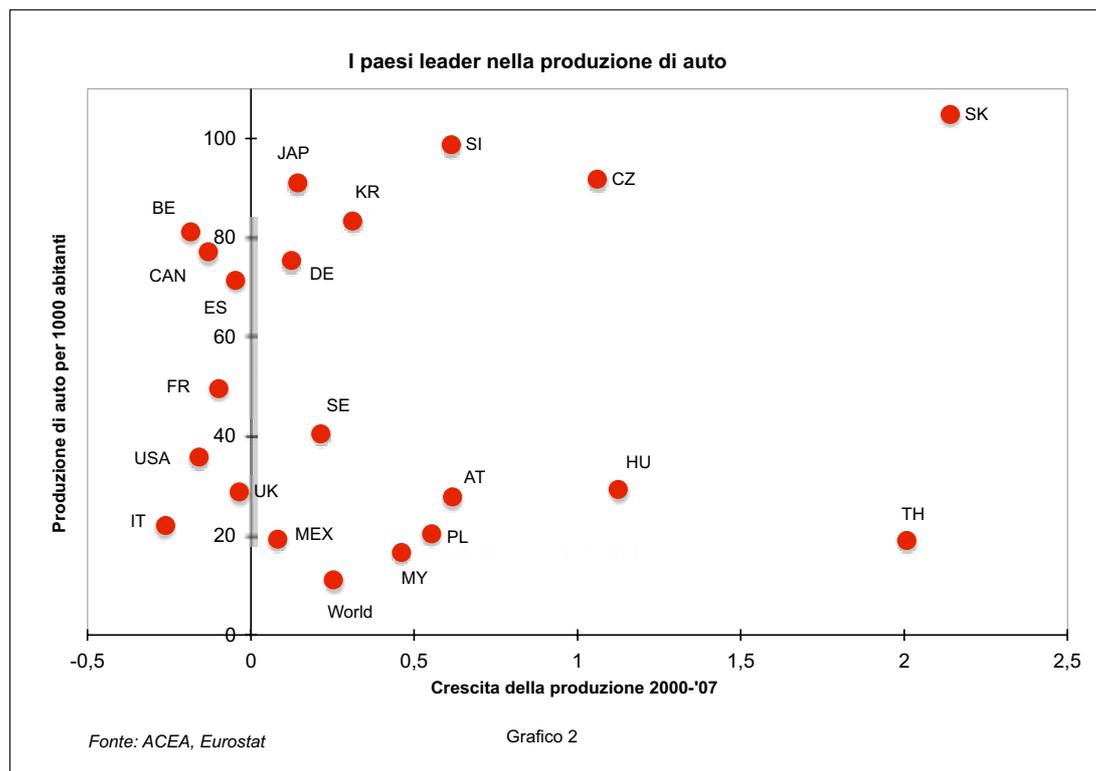
2. I paesi dell'Europa centro-orientale come braccio produttivo dell'Ue

Se consideriamo i primi dieci produttori al mondo di automobili – i quali rappresentano ben tre quarti della produzione mondiale (il settore è infatti molto concentrato) - essi, senza eccezioni, hanno impianti produttivi nell'Europa centro-orientale, nella gran parte dei casi costruiti o sviluppati nell'ultimo quindicennio. Non è infatti solo la Fiat, che produce in Polonia anche la nuova 500, uno dei simboli della motorizzazione italiana nel mondo, a guardare a Est. In Polonia producono la Fiat appunto, ma anche la Volkswagen, l'Opel (oltre a Volvo, Man e Scania nel comparto dei veicoli pesanti); in Repubblica Ceca la Toyota, la PSA (Peugeot-Citroën), la Hyundai e, la Volkswagen (anche attraverso il marchio locale Skoda); in Slovacchia la PSA, la Volkswagen e la Kia; in Ungheria l'Audi e la Suzuki; in Slovenia la Renault, la quale produce anche in Romania attraverso il marchio locale Dacia; in Russia la Ford, la Volkswagen e la Renault¹; in Turchia sono presenti Fiat, Ford, Renault, Hyundai e Toyota.

Proprio grazie al contributo determinante degli stabilimenti dei player esteri, nei paesi dell'Europa centro-orientale sono state prodotte nel corso del 2007 oltre sei milioni di auto e veicoli commerciali, il doppio rispetto al 2000. La regione ha quindi prodotto nel 2007 quasi il 10 per cento dei veicoli prodotti a livello globale (mentre nel 2000 ne produceva poco più del 2.5 per cento).

¹ Se in passato la politica industriale della Russia ha puntato a proteggere i produttori locali limitando l'ingresso nel paese a produttori esteri, negli ultimi anni alcuni players stranieri sono entrati nel paese, principalmente tramite joint ventures. I produttori esteri guardano quindi attualmente alla Russia con molto interesse. A titolo di esempio, la Renault ha recentemente annunciato che il mercato russo diverrà il suo più grande mercato al mondo nel giro di pochi anni (soppiantando la Francia).

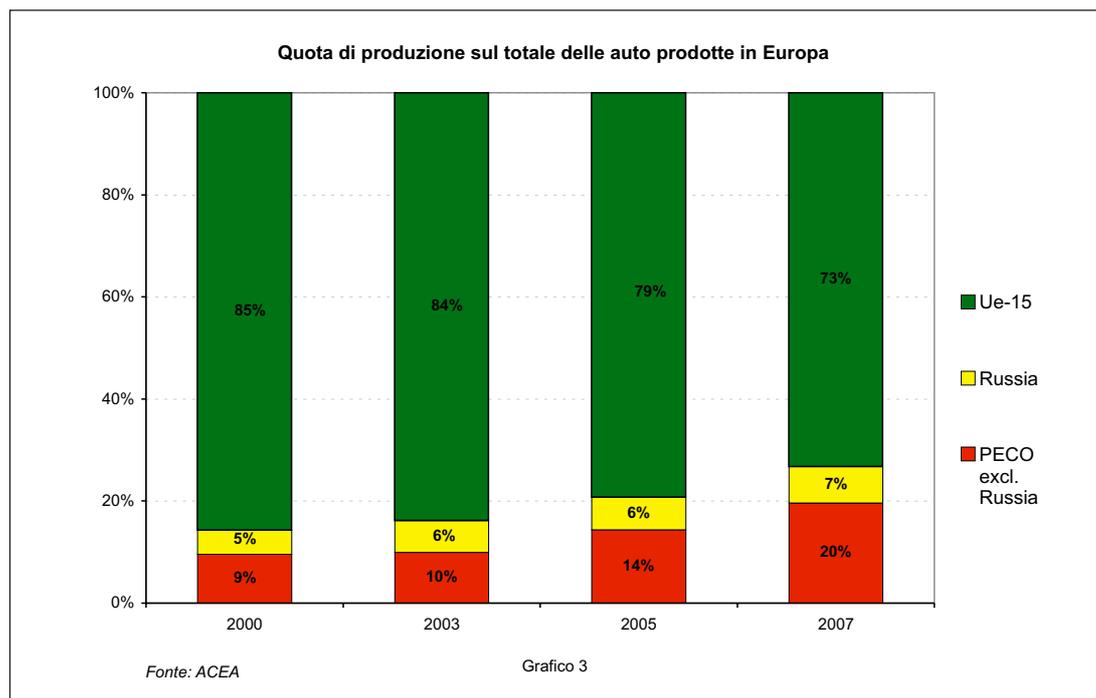
Alcuni paesi della regione, in particolare quelli dell'Europa centrale, sono sempre più dedicati alla produzione di auto. Il peso dell'export di beni di trasporto della Slovacchia, ad esempio, veleggia verso il 20 per cento del totale delle esportazioni di beni del paese. La Slovacchia, un'economia piccola, molto aperta e competitiva, rappresenta attualmente il paese al mondo dove si producono più auto rispetto al numero di abitanti (seguono rispettivamente Slovenia, Giappone, Repubblica Ceca e Corea). La produzione di auto in Slovacchia è cresciuta a tassi del 200 per cento all'anno negli ultimi sette anni.



Se ci poniamo nuovamente in un'ottica pan-europea, la regione PECO produce oggi più di un quarto delle auto prodotte in Europa, cioè una quota doppia rispetto a quella di inizio decennio. La regione, proprio per via delle scelte dei maggiori produttori di auto in termini di insediamenti produttivi, appare sempre più come il braccio produttivo dei vecchi membri Ue.

Inoltre, la presenza di produttori esteri nella regione è in continua evoluzione: nel marzo di quest'anno la Ford ha formalmente rilevato la fabbrica ex Daewoo in Romania (dove produrrà 300 mila auto all'anno, dalle attuali 16 mila); ad aprile 2008 la Fiat ha annunciato l'acquisto del 70 per cento delle azioni della Zastava, il produttore serbo con cui collabora già da parecchi anni; a maggio 2008 PSA (Peugeot-Citroën) e Mitsubishi hanno annunciato piani di espansione per produrre in Russia, dove apriranno una fabbrica nel 2011; a maggio 2008 Daimler ha annunciato che sta prendendo in considerazione l'apertura di una fabbrica di auto Mercedes in Romania (che produrrebbe 350 mila auto l'anno dal 2011).

E' bene ricordare che anche i principali fornitori delle grandi case automobilistiche, anch'essi player globali e soggetti a notevoli pressioni competitive, hanno seguito un percorso simile. Bosch (Germania), Denso, Aisin Seiki (Giappone), Delphi,



Johnson Controls Lear, Visteon, TRW (USA), Magna (Canada), Faurecia (Francia), sono presenti in molti paesi della regione (ognuna di queste case è presente con insediamenti produttivi in almeno due paesi PECO). Poiché alcune fasi produttive in questi comparti sono a maggiore intensità di lavoro, la strategia di produrre nei mercati emergenti è stata perseguita con ancor più decisione. Non è un caso che tra i paesi con le quote di export più elevate nel segmento dei fornitori vi sono numerosi paesi emergenti, quali il Messico, la Corea del Sud, la Cina, l'Ungheria, la Polonia, la Repubblica Ceca, il Brasile, la Thailandia, la Turchia e l'India.

Il settore dell'auto ha spill-overs importanti anche su altri settori produttivi. Il processo di cui si è parlato, e che potremmo definire di vera e propria sostituzione sul fronte della produzione e dei flussi commerciali – si produce meno all'ovest e di più all'est – sta quindi avvenendo anche in altri comparti, alcuni dei quali legati più o meno direttamente alla produzione di auto. E' il caso della "Gomma e plastica" (la quasi totalità dei grandi produttori di pneumatici hanno anch'essi impianti produttivi nella regione dell'Europa centro-orientale, da dove vengono serviti sia i mercati emergenti che quelli più sviluppati), della meccanica, dell'elettronica, ma anche del tessile e pellame (questi ultimi per via delle finiture interne delle auto).

3. Più o meno Est nel futuro dell'auto?

I tassi di crescita dell'export sperimentati negli ultimi anni dai paesi PECO hanno mostrato una dinamica sensibilmente più sostenuta rispetto a quella dei paesi della "vecchia" Europa. Se teniamo conto della attuale capacità produttiva e degli investimenti previsti, la quota prodotta dai paesi PECO è destinata ad aumentare ulteriormente; di conseguenza i flussi di export scaturiranno sempre più da Est verso Ovest. Anche perché i paesi dell'Europa centrale formano ormai un mega-distretto, ben collegato con il sistema produttivo tedesco, e autoalimentato dal continuo arrivo di nuovi investitori.

Esportazione di auto e veicoli a motore

	Crescita media annua 2002-07
Romania	47,9%
Slovacchia	25,1%
Polonia	23,8%
Slovenia	22,6%
Ungheria	21,0%
Rep. Ceca	14,5%
Germania	5,1%
Ue-27	4,9%
Area Euro	3,1%
Italia	2,0%
Francia	-0,7%

Fonte: Eurostat

Tavola 1

Il prossimo futuro potrebbe vedere quindi la continuazione degli attuali trend in atto, con la possibilità, però, di assistere alla “migrazione” di alcune produzioni maggiormente labour intensive (specialmente nell’ambito della sub-fornitura) ancor più verso est, cioè verso paesi caratterizzati da costi di produzione più bassi: Romania innanzitutto, ma anche Ucraina e Bulgaria. La rapida crescita dei salari sperimentata dai paesi PECO in anni recenti, infatti, sebbene sia destinata a rallentare, potrebbe avere delle ripercussioni sulle scelte produttive di alcuni player e sul mix produttivo che caratterizzerà, in particolare, i paesi dell’Europa centrale. D’altro canto la “vecchia” Europa continuerà a mantenere sul proprio territorio, così come oggi, alcune fasi importanti di produzione, quelle più nobili, e sempre più “soft goods” e idee: ricerca, brevetti e design (specializzandosi a monte del processo produttivo), marketing e distribuzione (specializzandosi a valle del processo produttivo).

Infine, due altri aspetti sono da considerare: il graduale e per certi aspetti “fisiologico” innalzamento qualitativo della produzione ed il crescente ruolo della domanda locale. Riguardo al primo aspetto, in Europa occidentale, vengono prodotte sempre meno auto economiche, mentre i grandi marchi del lusso ancora non producono nell’Est europeo (lo fa la Mercedes, ma solo per quanto riguarda i camion). Inoltre, i veicoli prodotti ed esportati subiscono un graduale innalzamento qualitativo: i principali investimenti nella regione PECO erano orientati, ed ancora oggi lo sono, a produrre principalmente auto di dimensioni piccole e a prezzo contenuto (quelle, insieme ai veicoli pesanti, con intensità di lavoro più elevata). Si producono in Europa centro-orientale la Fiat Panda (Polonia), la Citroën C1, la Toyota Aygo, la Peugeot 106, la Skoda (in Repubblica Ceca), la Renault Twingo (in Slovenia) e Clio (Turchia), la Dacia Logan (in Romania). Le auto di piccola cilindrata sono tra l’altro sempre più richieste dai mercati emergenti. Accanto a queste produzioni, però, si sono affermate anche produzioni di veicoli di più alta gamma. In Slovacchia vengono prodotti i SUV dell’Audi e della Volkswagen, nonché quello della Porsche (Cayenne). Inoltre, i paesi PECO ricevono gradualmente investimenti in fasi produttive a maggior valore aggiunto. Polonia, Repubblica Ceca, Ungheria e Slovacchia hanno attratto investimenti in funzioni terziarie quali ricerca e sviluppo (Volvo e Volkswagen in Polonia, Bosh e Audi in Ungheria, PSA e Volkswagen in Slovacchia), finanza, contabilità (Fiat, Volvo, Man in Polonia, Johnson Controls in Repubblica ceca).

Riguardo poi alla decisione di molti player globali di produrre nella regione non sono estranee considerazioni riguardanti il potenziale della domanda locale. La dinamica delle vendite di auto nell’area è stata però alquanto deludente negli ultimi anni. Se da un lato la Russia ha visto raddoppiare le auto vendute ogni anno dal 2000 ad

oggi, gli altri paesi PECO hanno mostrato una sostanziale stagnazione nelle vendite (principalmente dovuta alle importazioni di auto usate, specialmente dal 2004, anno di accesso all'Ue per molti di questi paesi). Però il potenziale rimane molto elevato, ed è determinato (i) dalla rapida crescita dei redditi, (ii) dalla bassa saturazione del mercato, specialmente nei paesi più grandi (Russia, Turchia e Romania hanno meno di 20 auto ogni 100 abitanti in età da patente, contro quasi 90 dell'Italia, che detiene il livello più elevato in Europa) e (iii) dalla necessità di rinnovare il parco veicoli, che è molto vecchio rispetto agli standard degli altri paesi europei. Il caso della Russia, dove le decisioni riguardo gli insediamenti produttivi sono strettamente legate all'evoluzione della domanda locale di veicoli, è emblematico in questo senso.

In sintesi, dati questi elementi, il processo di ricomposizione di quote di export a livello europeo tra Est e Ovest nel settore dell'auto è destinato a non esaurirsi nei prossimi anni e continuerà ad avere effetti, seppur indiretti, su altri comparti. Tale processo potrebbe addirittura accelerare nelle fasi, come quella attuale, in cui la debolezza della domanda (in parte strutturale, in parte dovuta a fenomeni congiunturali, che colpiscono principalmente i beni durevoli) porta a maggiori pressioni competitive sia sui prezzi che sui volumi di vendita, e spinge quindi i produttori ad accelerare la ristrutturazione e graduale ricollocazione geografica dei propri impianti produttivi.