

Il settore della componentistica per autoveicoli

contributi

di Andrea Dossena e Alessandra Lanza*

Introduzione

Il settore automobilistico mondiale è scosso da oltre un anno da una crisi che minaccia di modificarne significativamente gli assetti su scala internazionale. Se per i grandi costruttori, tra ipotesi di fallimento e prestiti statali, si profila il ricorso a operazioni di *M&A*, cessioni di *asset* strategici e razionalizzazioni delle unità produttive, più difficile risulta immaginare quali potrebbero essere gli effetti per l'indotto dell'auto, in particolare per i produttori di componentistica¹. Questo contributo si propone di evidenziare le principali direttrici del commercio internazionale di componentistica emerse nel corso degli ultimi anni, segnalando i mercati contrassegnati dal maggior sviluppo e l'eventuale esistenza di blocchi geografici con una forte regionalizzazione degli scambi. Si metteranno in luce le relazioni tra paesi produttori tradizionali e nuovi produttori emergenti, anche attraverso l'analisi dei saldi commerciali settoriali bilaterali, sottolineando quali dei paesi emergenti stiano evidenziando l'emergere di maggiori vantaggi comparati nella produzione ed esportazione di componentistica auto. Tale quadro dovrebbe consentire di formulare alcune ipotesi circa l'evoluzione futura del settore, in merito soprattutto ai processi di internazionalizzazione delle imprese.

Gli scambi internazionali di componentistica e il ruolo dell'Italia

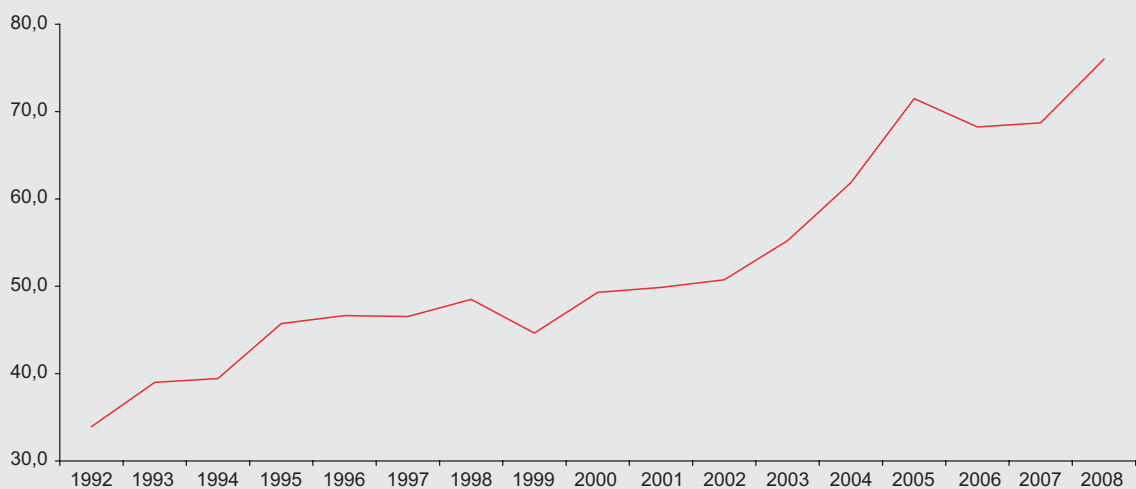
L'importanza dei mercati internazionali per il settore italiano della componentistica è testimoniata dal peso dell'*export* sui fatturati delle aziende e dalla rilevanza dell'attivo commerciale, entrambi risultati in crescita quasi ininterrotta negli ultimi 20 anni (Grafici 1.1 e 1.2). A sostenere la propensione all'*export* settoriale, inoltre, ha contribuito in modo determinante la crisi del produttore nazionale di inizio decennio, che ha di fatto obbligato le aziende di componentistica a cercare all'estero sbocchi di mercato alternativi.

A livello mondiale, gli scambi di componentistica hanno evidenziato una dinamica espansiva nel lungo periodo (Grafico 2). La relazione con i processi di internazionalizzazione dei settori a valle e di apertura di nuovi mercati mondiali al commercio di mezzi di trasporto è sottolineata dalla forte relazione che lega la velocità di espansione degli scambi di componentistica con quelli di autoveicoli. Il quadro competitivo si caratterizza innanzitutto per una progressiva de-concentrazione degli esportatori, con i primi 10 paesi che arrivano a coprire poco più del 70 per cento del valore delle merci scambiate, una percentuale in forte flessione negli ultimi anni (era l'85 per cento dieci anni fa e l'80 per cento nel 2002). A giocare un

* Prometeia S.p.A.

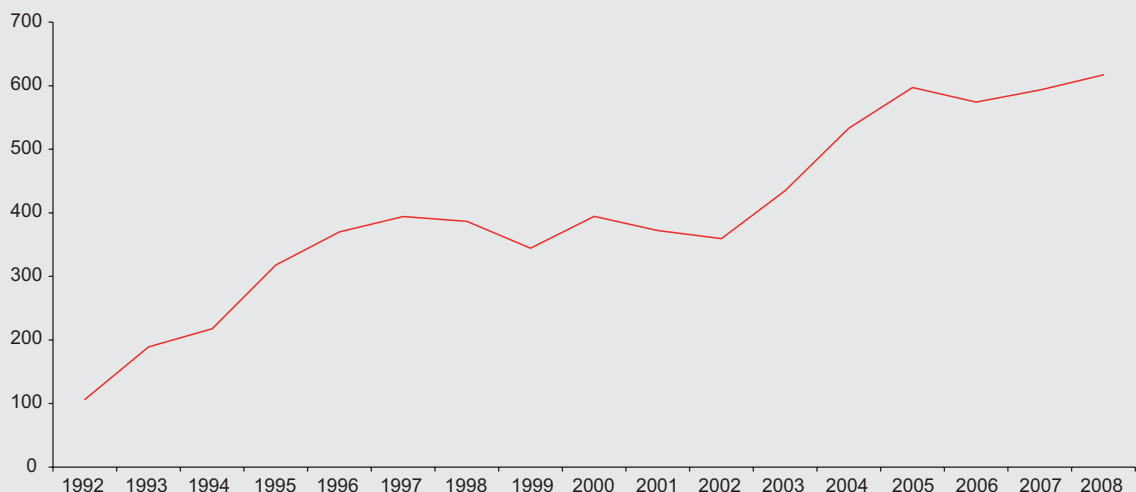
¹ In questo contributo si farà riferimento, per i confini del settore della componentistica, esclusivamente al codice 293 della classificazione Ateco 2007, relativo alla "Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori". I dati relativi al commercio internazionale, espressi originariamente in altre classificazioni (in particolare la Sitc Rev. 3 per i dati PC-TAS dell'Unctad alla base della banca dati Fipice qui utilizzata), sono stati raccordati al codice Ateco. Data l'esistenza di margini di discrezionalità nei raccordi tra classificazioni diverse, i valori qui presentati potrebbero differire da quelli presentati in altre parti del Rapporto, senza tuttavia inficiare il valore dell'analisi.

Grafico 1.1
Valore delle
esportazioni in %
del fatturato



Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat

Grafico 1.2
Saldo
commerciale
settoriale.
Indice in base
1990=100

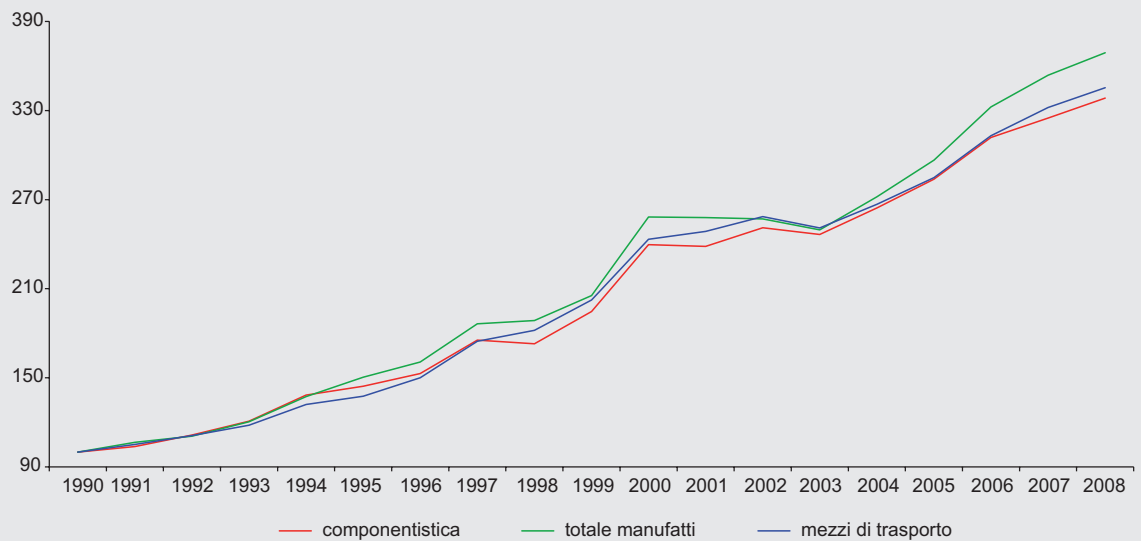


Fonte: FIPICE

ruolo di primo piano in questo *trend* sono stati i processi di internazionalizzazione delle filiere produttive attuati da tutti i grandi *player* globali dell'auto, con la progressiva delocalizzazione delle attività produttive dai paesi tradizionali a quelli emergenti, caratterizzati oltre che da vantaggi dal lato dei costi di produzione anche da maggiori potenzialità di sviluppo della domanda di nuovi mezzi (nei paesi maturi la domanda è infatti ormai prevalentemente di sostituzione), che hanno trainato anche i produttori di componentistica su questa strada. L'effetto traino esercitato dai produttori di mezzi di trasporto sui loro fornitori si è avviato molto prima dell'intervallo temporale considerato nel Grafico 3 e ha conosciuto

varie fasi, che vale qui la pena di ricordare. Un primo grande impulso all'internazionalizzazione settoriale è stato dato sul finire degli anni ottanta, quando si affacciò tra i grandi produttori l'idea di realizzare una *world car* adatta a tutti i mercati, con produzioni di componenti standardizzate e interscambiabili nei vari stabilimenti internazionali, localizzati prevalentemente in paesi con vantaggi dal lato dei costi di produzione. La non perfetta sostituibilità tra le produzioni dei diversi impianti, anche per il loro differente grado di aggiornamento tecnologico, unitamente a esiti commerciali non particolarmente soddisfacenti per questi autoveicoli, fecero accantonare questo processo, ma

Grafico 2
Evoluzione degli scambi internazionali.
 Indici in base 1990=100, a prezzi correnti



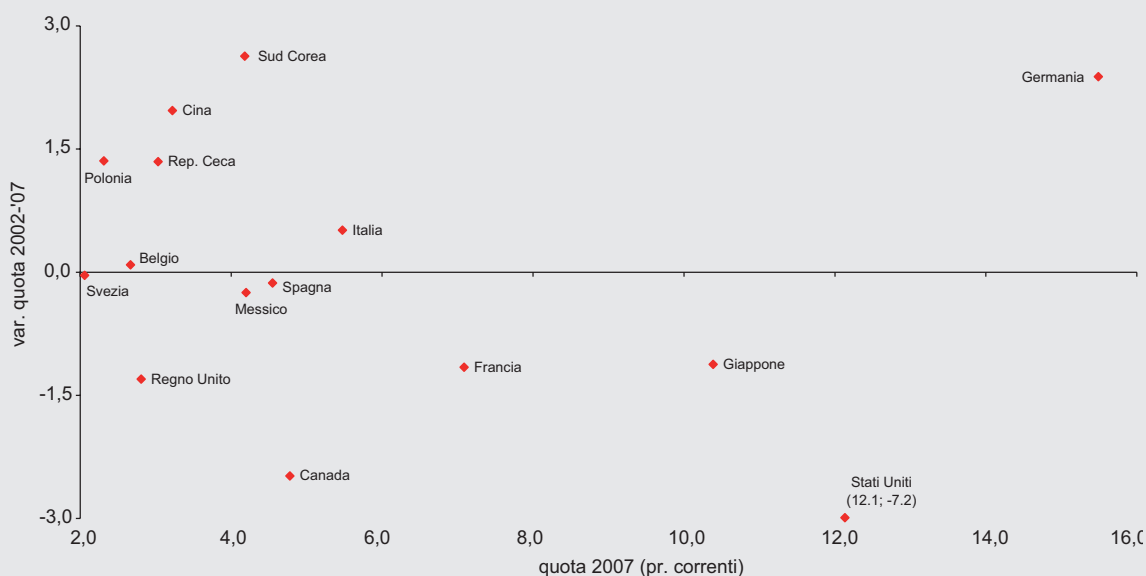
Fonte: FIPICE

l'internazionalizzazione settoriale non ne risenti. Ben presto, infatti, si fece largo un nuovo paradigma strategico, basato sulla creazione di piattaforme integrate tra produttori di componentistica e costruttori di autoveicoli, che diede nuovamente impulso alle spinte per la frammentazione produttiva internazionale. Quasi contemporaneamente, nella seconda parte degli anni novanta, nei paesi emergenti iniziarono ad affacciarsi i primi segnali di una possibile motorizzazione di massa, resa possibile dal continuo incremento nel reddito disponibile, nonostante le varie crisi di fine secolo, portato dal costante sviluppo del tessuto manifatturiero. In particolare nei BRIC, con una popolazione complessiva superiore ai 2,5 miliardi di persone, risultava sistematicamente crescente la quota di coloro che oltrepassavano la soglia dei 3 mila dollari annui (a parità di potere d'acquisto), ritenuta da molti analisti quella fisiologica per consentire l'accesso al mercato dell'auto. La forte espansione dell'attività manifatturiera e piani di infrastrutturazione sempre più rilevanti, inoltre, stimolavano anche la domanda per i mezzi di trasporto per il commercio e l'industria, oltre che quelli per la mobilità individuale. Le dimensioni potenziali di questi mercati suggerirono quindi l'avvio dell'insediamento di strutture produttive dedicate sia per la produzione di componenti sia per l'assemblaggio finale dei veicoli, stimolando a inizio decennio una nuova intensa fase di internazionalizzazione

verso questi paesi e, più in generale, verso le loro aree geo-economiche di appartenenza. Tornando alla competizione negli anni più recenti, l'Italia figura come quinto esportatore mondiale, con una quota superiore al 5 per cento e insieme alla Germania rappresenta l'unico produttore tradizionale del comparto ad aver registrato un miglioramento del proprio posizionamento competitivo, anche per la spinta verso l'estero impressa alle nostre aziende dalla già ricordata crisi del produttore nazionale di auto a inizio decennio. Tutti gli altri *competitors* vincenti, infatti, sono localizzati nei paesi emergenti e presentano quote inferiori a quella italiana, mentre i produttori tradizionali mostrano, specularmente, un'erosione delle proprie quote.

La redistribuzione delle quote trova corrispondenza anche in un'equivalente modificazione dei mercati mondiali (Grafico 4). Se i produttori tradizionali restano ai primi posti della classifica per importanza assoluta, tutti ad eccezione del Canada con importazioni in costante crescita, l'espansione più significativa caratterizza molti mercati emergenti, Cina e Polonia *in primis*, facendo inoltre emergere il probabile ruolo di alcuni paesi come centri commerciali per il transito di questi prodotti. E' il caso per esempio di Perù, Bulgaria e Lituania, tutti paesi che non figurano nell'elenco di quelli sede di stabilimenti produttivi di autoveicoli nelle statistiche di settore relative al 2007.

Grafico 3
Principali
esportatori di
componentistica.
 Quote a prezzi
 correnti

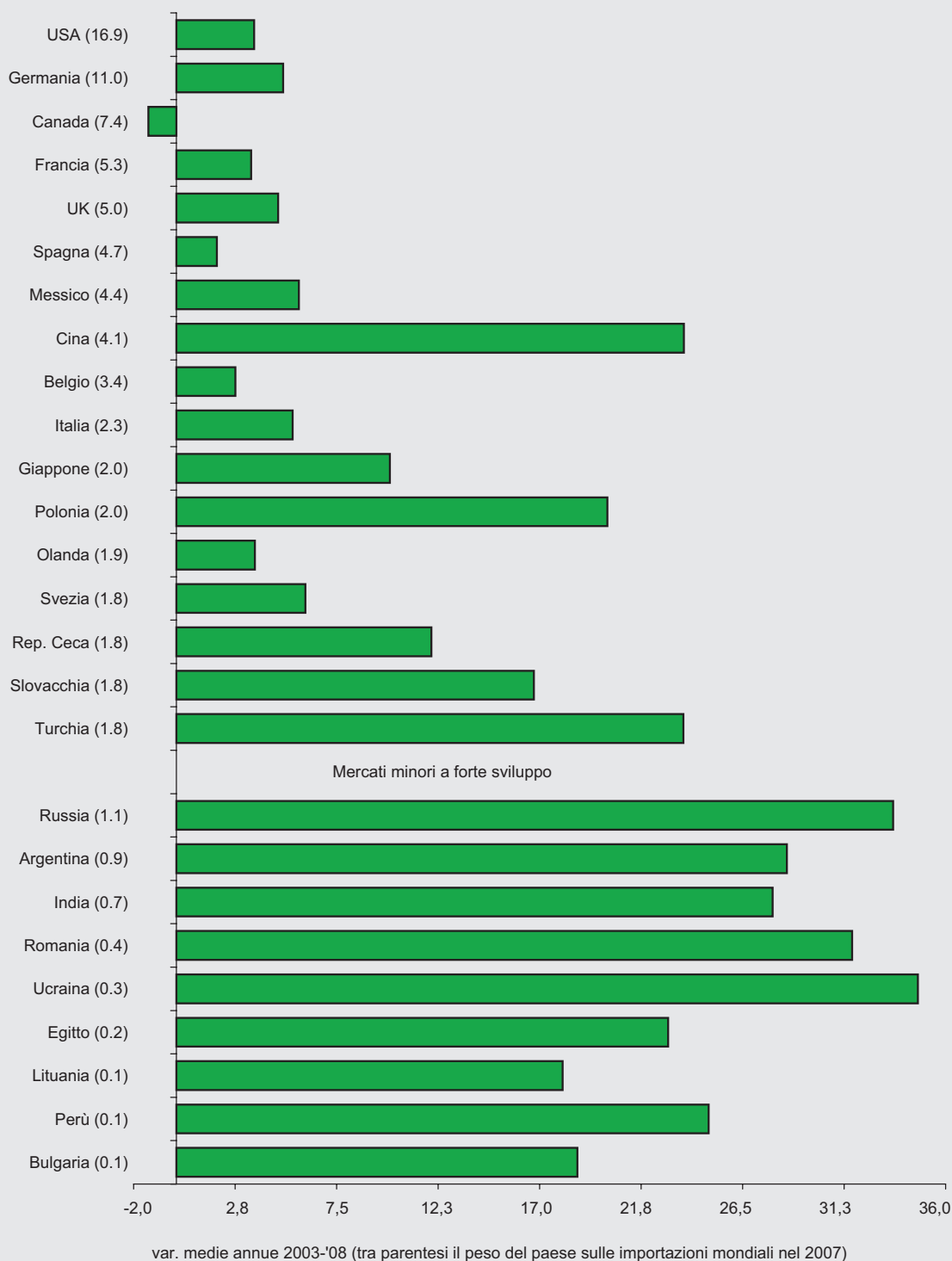


Fonte: FIPICE

I significativi mutamenti dal lato della domanda e dell'offerta risultano evidenti osservando i cambiamenti nei saldi commerciali dei diversi paesi (Grafico 5). Anche in questo caso spicca il ruolo di primo piano dell'Italia, che presenta il terzo attivo commerciale e ha mostrato uno dei più significativi incrementi. Come si evince dal confronto con l'analisi sulle quote di mercato, il miglioramento del saldo commerciale non è sempre attribuibile a un aumento di competitività ma, come nel caso del Giappone o di Messico e Canada, rimanda anche a una progressiva perdita d'importanza di alcuni paesi sullo scenario mondiale. Allo stesso modo, paesi che stanno velocemente guadagnando quote, come Cina, Slovacchia e Turchia, mostrano saldi commerciali negativi e in peggioramento, un chiaro segnale della dipendenza dall'estero per quanto riguarda l'approvvigionamento di alcune componenti strategiche. Da questi dati emerge comunque come il settore si caratterizzi per una sempre maggiore frammentazione su scala internazionale dei processi produttivi, in cui risulta difficile distinguere paesi prevalentemente esportatori da paesi prevalentemente importatori. A sostenere questi processi hanno contribuito non solo le delocalizzazioni produttive attuate da costruttori di autoveicoli e di componentistica, ma anche strategie

competitive che negli anni scorsi, prima della crisi, vedevano i *big* dell'auto stringere alleanze temporanee per lo sviluppo di singoli modelli o moduli, attivando consistenti flussi di componentistica verso gli stabilimenti di volta in volta individuati come strategici per la loro realizzazione. In questo scenario, si è anche assistito a un rafforzamento di alcune produzioni strategiche negli impianti localizzati nei paesi tradizionali produttori di componentistica e autoveicoli, data la crescente necessità di investimenti congiunti in *R&S* per lo sviluppo di prodotti innovativi e rispondenti alle sempre più severe normative, soprattutto nel campo della sicurezza e del controllo delle emissioni inquinanti. Importazioni ed esportazioni di componentistica risultano così variabili che, nel paradigma dell'internazionalizzazione settoriale, non sono tra loro sostitutive, ma concorrono a identificare lo scenario mondiale di tutto il comparto automotive e i suoi cambiamenti. A sostenere i flussi in entrambe le direzioni è anche la maggior rilevanza dei traffici di perfezionamento: dalla realizzazione di componenti pronti per l'assemblaggio finale, infatti, si è sempre più passati, attraverso la specializzazione produttiva delle imprese e l'integrazione con l'elettronica, a quella di semilavorati con la necessità di più step intermedi di lavorazione prima del loro utilizzo finale. La rilevanza dei costi di trasporto per molti di

Grafico 4
Crescita delle
importazioni di
componentistica.
Prezzi costanti



Fonte: FIPICE

Grafico 5
Variazione del
saldo
commerciale
nella
componentistica.
 Miliardi di euro

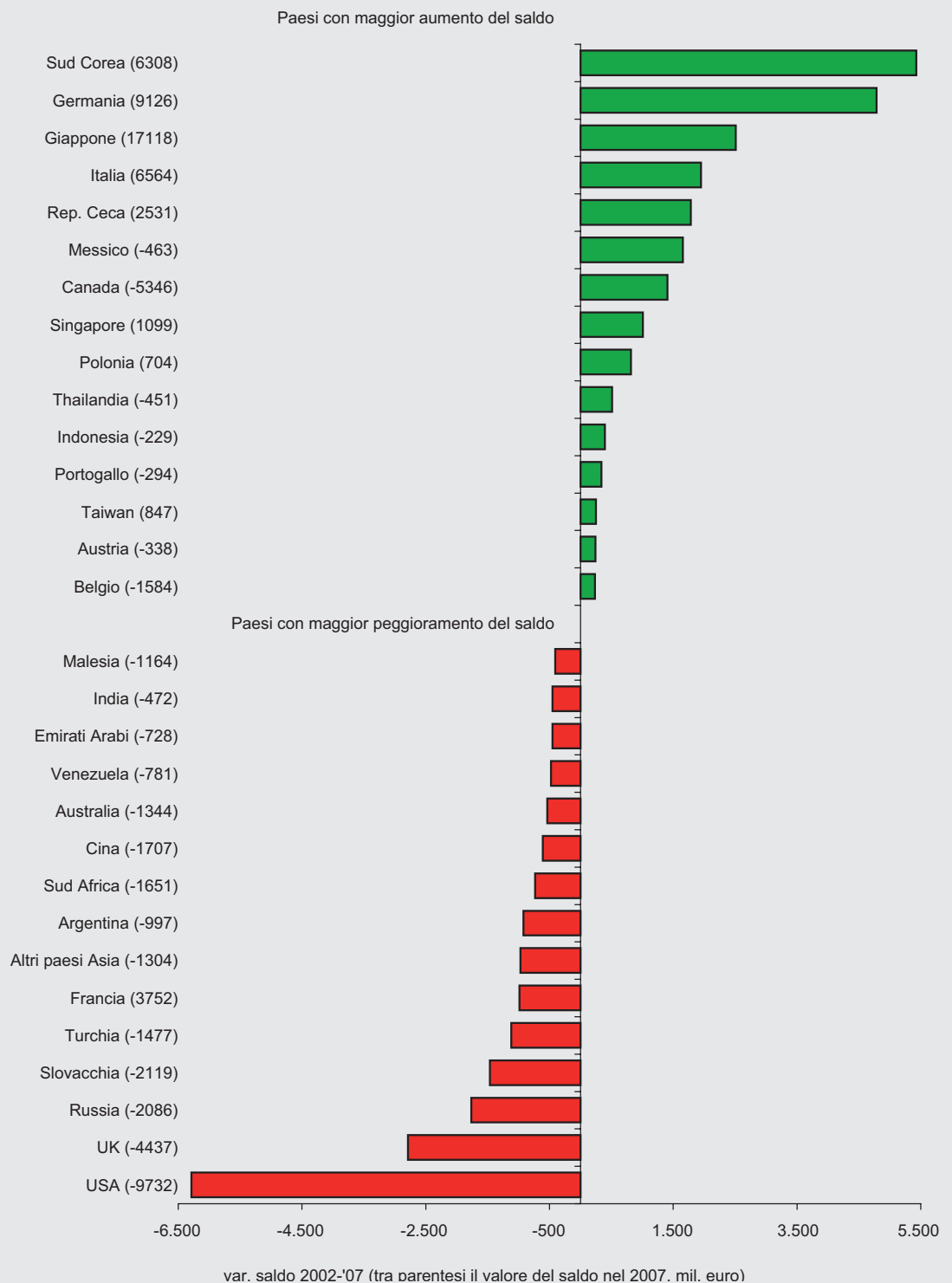
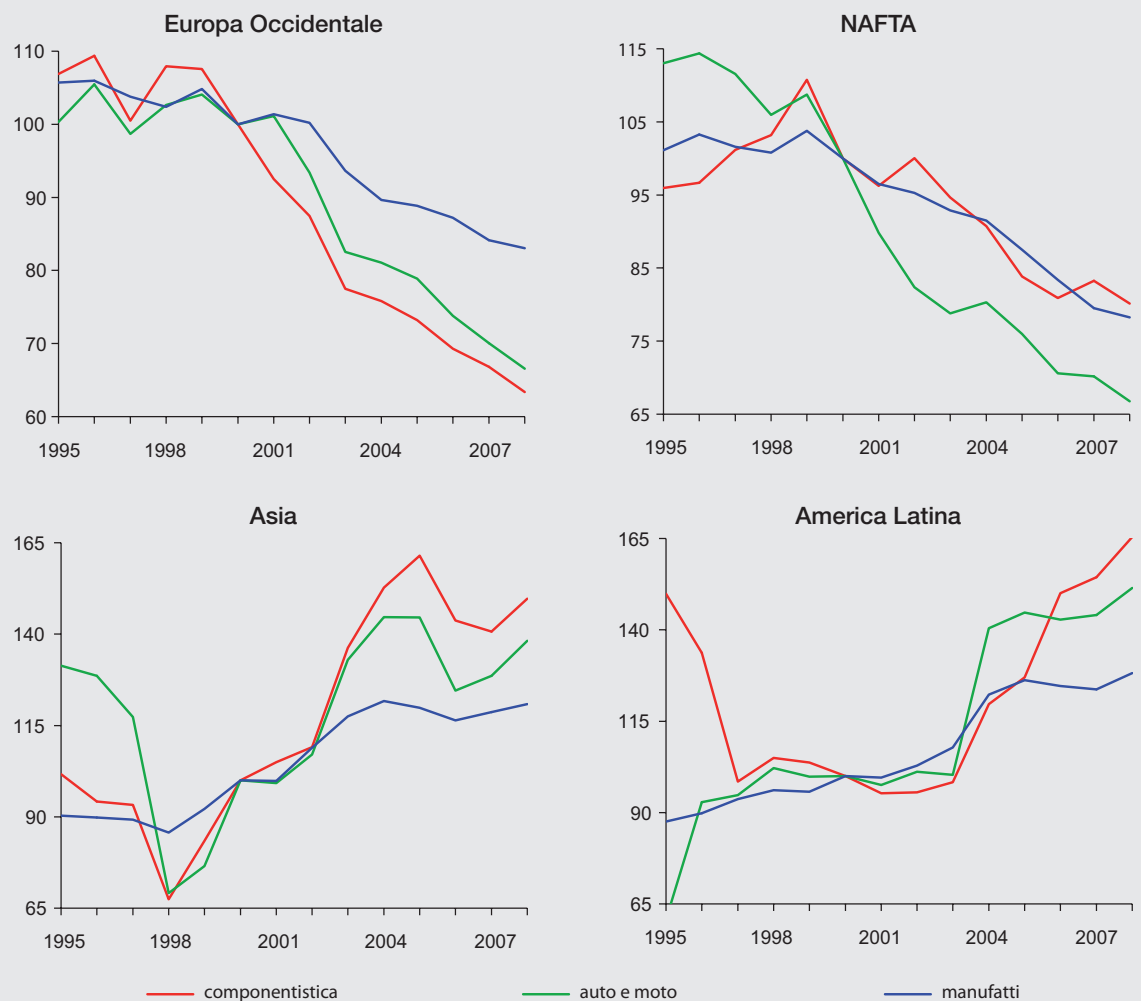


Grafico 6



Fonte: FIPICE

questi prodotti ha anche fatto sì che l'internazionalizzazione procedesse per blocchi continentali, in modo da ridurre l'incidenza sui costi complessivi. L'analisi della propensione agli scambi intra-regionali evidenzia andamenti in parte aspettati (Grafici da 6.1 a 6.4): da un lato, i continenti in cui si trovano i produttori tradizionali evidenziano una forte apertura degli scambi al resto del mondo, in particolare con le aree emergenti destinatarie dei loro investimenti produttivi; dall'altro, queste ultime mostrano invece significativi trend di crescita della regionalizzazione degli scambi, accentuati anche da specifici accordi di agevolazione tariffaria per facilitare gli scambi di questi beni tra paesi vicini (il caso più rilevante è quello del Mercosur, con accordi specifici di settore tra Argentina e Brasile, allargati in un secondo tempo anche

all'Uruguay). In tutte le aree i processi in atto per il settore della componentistica risultano più forti di quelli che caratterizzano gli scambi di manifatti in complesso, segnalando come il comparto *automotive* sia uno di quelli in cui maggiormente intensi risultano i processi di internazionalizzazione e frammentazione delle filiere produttive. Scarso è invece il peso degli scambi a carattere regionale in altre aree a forte specializzazione produttiva, come i nuovi paesi UE, essendo più rilevante il loro ruolo di fornitori per i mercati maturi, soprattutto quelli dell'Europa Occidentale. Tornando ai singoli protagonisti del commercio internazionale di componentistica, l'analisi dei saldi commerciali per aree geografiche evidenzia, per i paesi produttori tradizionali (Tavola 1), i diversi processi attuati per far fronte alla competizione mondiale.

Tavola 1 - Saldo commerciale dei produttori tradizionali di componentistica per aree
Milioni di euro

	EUROPA OCC.		NAFTA		ASIA		NUOVI UE		ALTRI EM. VICINI ⁽¹⁾		EM. LONTANI ⁽²⁾		TOTALE	
	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07
Germania	3.068	2.244	2.663	951	1.607	670	-1.100	-590	1.583	1.028	1.305	481	9.126	4.784
Stati Uniti	-2.912	-915	2.303	-4.210	-10.047	-1.773	-106	-5	226	44	804	571	-9.732	-6.288
Giappone	1.782	-74	7.325	-34	5.421	1.783	245	153	852	343	1.493	340	17.118	2.510
Francia	1.274	-1.430	431	-492	302	324	400	116	806	298	539	198	3.752	-986
Italia	4.007	1.246	614	-10	144	-20	377	167	787	298	637	266	6.564	1.947
Spagna	-1.110	463	276	-115	-131	-12	-46	-518	393	156	347	74	-271	48
Canada	-131	34	-4.539	1.608	-951	-399	7	12	18	4	250	147	-5.346	1.406

(1) Resto Europa, Nord Africa e Medio Oriente

(2) America Latina, Oceania e Sud Africa

Da un lato, Germania, Italia e Giappone mantengono un saldo commerciale ampiamente positivo e in crescita, grazie soprattutto all'espansione nei mercati regionali di riferimento (spicca l'eccezione tedesca nei nuovi paesi della UE, gli unici verso i quali il saldo è negativo e in peggioramento, a testimonianza dell'intensità dei processi di delocalizzazione attuati dalle imprese di questo paese oltre i propri confini orientali). Anche la Francia ha ancora un rilevante attivo commerciale, ma che si è andato deteriorando negli ultimi anni, principalmente per effetto del peggioramento nei confronti degli altri competitors dell'Europa Occidentale e dell'area Nafta. La Spagna presenta un saldo sostanzialmente nullo, grazie al *surplus*

accumulato nei confronti dell'Europa Orientale e dell'America Latina, che ha permesso di bilanciare il *deficit* verso i concorrenti europei tradizionali, comunque anch'esso in attenuazione. Stati Uniti e Canada, infine, mostrano saldi profondamente negativi. Per quest'ultimo paese la tendenza è stata in miglioramento, ma si è già sottolineato come questo corrisponda a una progressiva marginalizzazione sullo scenario internazionale per il massiccio spostamento del baricentro dell'industria dei mezzi di trasporto nordamericana verso l'Asia e le regioni centro meridionali del continente. Questo processo risulta ben visibile dai dati relativi agli Stati Uniti, che in soli 5 anni hanno accumulato la metà circa del loro *deficit*

Tavola 2 - Saldo commerciale dei produttori emergenti di componentistica per aree
Milioni di euro

	EUROPA OCC.		NAFTA		ASIA		NUOVI UE		ALTRI EM. VICINI ⁽¹⁾		EM. LONTANI ⁽²⁾		TOTALE	
	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07	2007	'02-'07
Messico	-958	32	2.236	2.602	-1.401	-857	-18	-9	-8	12	-313	-126	-463	1.654
Sud Corea	38	134	1.891	1.436	1.927	1.913	879	786	1.324	926	249	233	6.308	5.427
Cina	-1.397	-332	1.715	1.302	-3.101	-2.562	78	75	567	513	432	397	-1.707	-606
Rep. Ceca	1.868	1.356	31	6	-22	-51	493	358	127	95	33	18	2.531	1.783
Polonia	403	477	3	13	-130	-58	192	198	255	210	-20	-22	704	818
Slovacchia	-903	-349	11	10	-563	-563	-649	-542	-21	-26	7	5	-2.119	-1.465
Turchia	-1.300	-789	39	16	-498	-457	-43	-49	160	77	165	84	-1.477	-1.118
Russia	-1.159	-932	-53	-28	-575	-572	-265	-195	-44	-41	9	4	-2.086	-1.764
Argentina	-437	-336	40	-58	-292	-205	-1	0	-3	-4	-304	-319	-997	-921
India	-35	-50	182	35	-861	-638	-58	-32	135	101	164	135	-472	-450

(1) Resto Europa, Nord Africa e Medio Oriente

(2) America Latina, Oceania e Sud Africa

proprio nei confronti del Messico e dell'Asia. Meno eterogenea è la situazione per i principali paesi emergenti (Tavola 2). Polonia, Corea del Sud e Repubblica Ceca mostrano i maggiori vantaggi rispetto ai concorrenti, grazie soprattutto alla loro forza nei rispettivi mercati continentali (la Corea anche nel Nafta e in Europa centro orientale). Tutti gli altri, ad eccezione del Messico, scontano una forte dipendenza commerciale e strategica dai paesi artefici degli investimenti produttivi e commerciali nei singoli paesi. Il Messico, invece, ha quasi annullato il proprio *deficit* grazie all'annullamento di quello nei confronti dell'Europa Occidentale e all'espansione nel Nafta, ma sta iniziando a mostrare segnali di forte peggioramento nei confronti dell'Asia e, più debolmente, dell'America Latina (nella tabella inclusa nell'aggregato Altri emergenti).

Cosa attendersi per il futuro?

A partire da inizio 2008 il settore mondiale dell'*automotive* ha iniziato a registrare segnali di forte peggioramento. Il calo della domanda in molti dei maggiori paesi industrializzati, non compensato dai tassi di crescita ancora espansivi in alcuni mercati emergenti, e il crollo dei listini azionari, con conseguente peggioramento della situazione finanziaria, hanno colpito tutti i produttori mondiali di mezzi di trasporto e i loro indotti industriali. Sebbene la crisi finanziaria abbia avuto un ruolo rilevante nell'accelerare questi processi di deterioramento, il settore si trova però a fare i conti con problemi di più lunga durata, incentrati prevalentemente su un eccesso di offerta su scala mondiale e su costi crescenti per lo sviluppo dei nuovi modelli.

L'industria automobilistica italiana arriva a questa fase con il produttore nazionale che aveva ritrovato indici di redditività positivi e la capacità di fare utili, dopo la pesante crisi di inizio decennio. Grazie a conti economico-finanziari meno problematici di quelli della maggior parte dei concorrenti e a un'offerta incentrata prevalentemente sui modelli a minor impatto ambientale, maggiormente favoriti dalle politiche di sostegno degli acquisti attuate da diversi Stati, può quindi giocare un ruolo di primo piano nei processi di riorganizzazione su scala mondiale del settore. Acquisizione di aziende concorrenti, allargamento della rete commerciale, ampliamento della gamma d'offerta e razionalizzazione del parco fornitori appaiono gli elementi che guideranno tali processi e che vedranno quindi coinvolti direttamente i produttori di componentistica. Per quelli italiani, in attesa di valutare l'esito delle operazioni di finanza straordinaria del Gruppo Fiat, potrebbe verificarsi una nuova spinta all'internazionalizzazione produttiva, soprattutto verso quelle aree (il continente americano in particolare) maggiormente interessate da tali operazioni. La capacità di seguire i maggiori committenti presso i loro nuovi impianti produttivi, unita al rafforzamento degli *skill* più strategici sul territorio nazionale (dove gli investimenti congiunti di *R&S* rivestiranno un ruolo sempre più determinante per la solidità delle relazioni industriali e commerciali tra componentisti e produttori di autoveicoli), appaiono le sfide più importanti che il settore dovrà affrontare nei prossimi mesi, per consolidare l'importante ruolo rivestito sia sui mercati mondiali sia sul tessuto manifatturiero italiano.