



## Il commercio con l'estero del settore *automotive* italiano

di Alessandra Lanza e Andrea Dossena\*

L'*automotive*, uno dei settori simbolo della grande crisi, nel mondo e in Italia in particolare, da un paio d'anni sta risultando trainante per l'economia italiana, sia in termini di crescita economica complessiva, sia, soprattutto, delle esportazioni e della competitività del manifatturiero sui mercati internazionali. Con incrementi del fatturato a doppia cifra sia nel 2014 che nel 2015, il settore ha contribuito per oltre il 60 per cento alla crescita dell'attività manifatturiera nazionale.

Un risultato molto difficile da ipotizzare solo pochi anni fa, quando nel 2013 la produzione di autovetture in Italia era scesa sotto le 400 mila unità, livello più basso dal 1958, e le immatricolazioni a 1 milione e 300 mila, un salto indietro di 35 anni, alla seconda crisi petrolifera. Risultati che avevano indotto a ipotizzare una progressiva quanto inevitabile sparizione del comparto *automotive* dal territorio nazionale, nonostante un peso ancora rilevante sul Pil, attorno al 2 per cento per la parte industriale (terzo paese in Europa dietro a Germania e Spagna) e prossimo al 3 per cento per le fasi più a monte e valle della filiera (*design* e ingegnerizzazione, distribuzione, *after market, leasing*), dietro solo al Regno Unito. Ma soprattutto, un comparto con un moltiplicatore, sia in termini di valore aggiunto che di occupazione, molto elevato, superiore sia a quello del settore stesso nei principali paesi europei, sia a quello del manifatturiero italiano.<sup>1</sup>

### Grafico 1 - Saldo commerciale italiano nell'*automotive* per principali comparti

Miliardi di dollari



Fonte: banca dati Fipice

Il contributo positivo del settore *automotive* risulta evidente anche in termini di saldo commerciale, con il ritorno negli ultimi quattro anni a una posizione di *surplus*, dopo un *deficit* strutturale

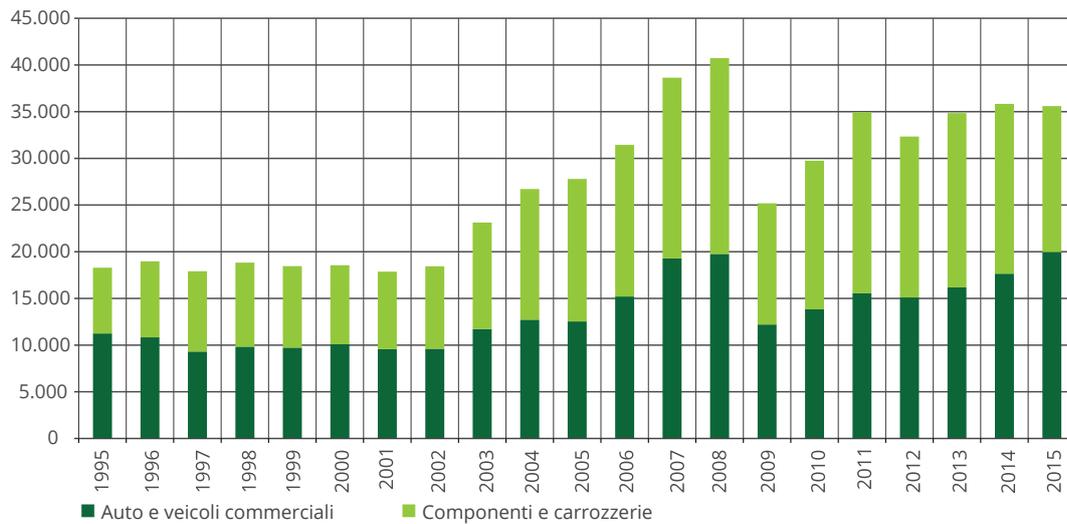
\* Prometeia Spa.

<sup>1</sup> Il settore *automotive* nei principali paesi europei, Prometeia-Unioncamere, 10° Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato della Repubblica, 2015.

che proprio appena prima della grande crisi aveva toccato il suo punto di massimo (grafico 1). In questo caso, però, più che i successi all'exportazione determinante è stato il crollo della domanda interna italiana e il conseguente brusco calo delle importazioni, in entrambi i casi soprattutto per il comparto delle auto e dei veicoli commerciali: a fine 2015 le esportazioni italiane risultavano ancora del 25 per cento inferiori al punto di massimo raggiunto nel 2008 (graf. 2), mentre le importazioni (grafico 3) erano ancora al di sotto del valore massimo, sempre nel 2008, di oltre il

**Grafico 2 - Composizione delle esportazioni italiane di *automotive* per principale comparto**

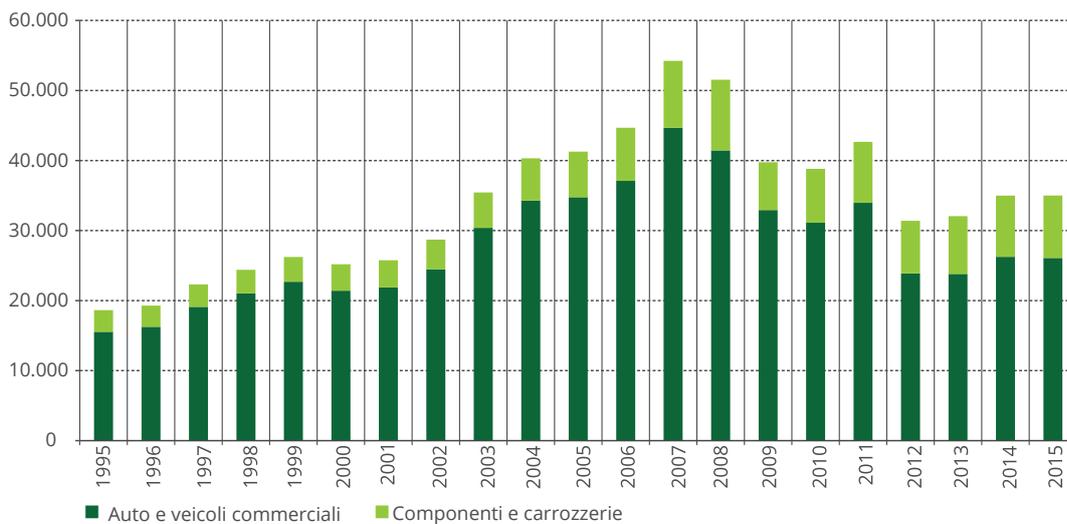
Milioni di dollari



Fonte: banca dati Fipice

**Grafico 3 - Composizione delle importazioni italiane di *automotive* per principale comparto**

Milioni di dollari



Fonte: banca dati Fipice

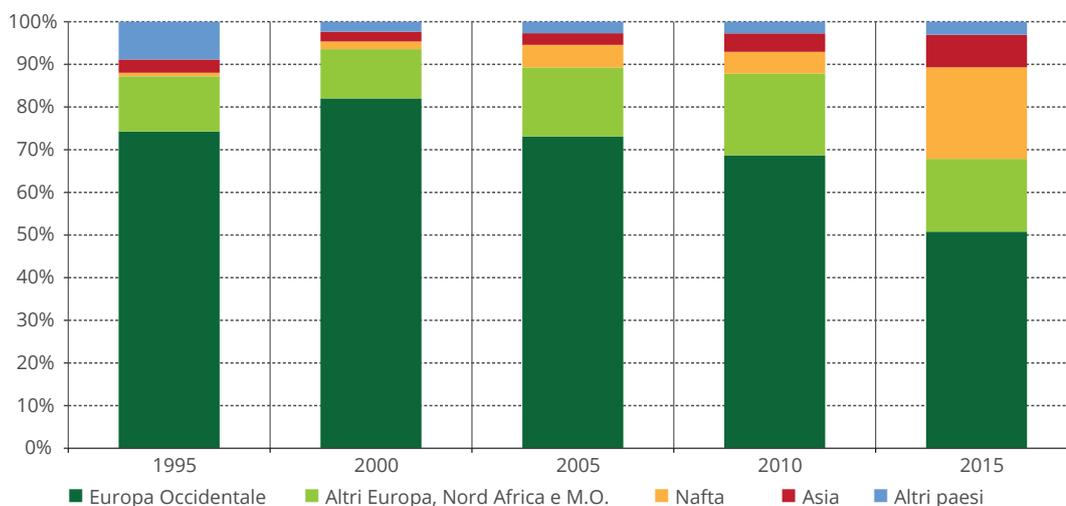


40 per cento (per confronto, le immatricolazioni italiane nel 2015 sono state inferiori di un terzo a quelle pre-crisi, quelle mondiali superiori per oltre un terzo).

Oltre ai tassi di crescita, i due grafici evidenziano anche gli effetti di composizione dell'*import-export* settoriale: per le vendite all'estero, nel 2015, dopo circa un decennio, gli autoveicoli hanno superato la soglia del 50 per cento del valore delle esportazioni, riprendendo quel ruolo di traino che avevano lasciato per lungo tempo ai produttori di componentistica. Questi ultimi,

### Grafico 4 - Composizione percentuale delle esportazioni italiane di autoveicoli per principali aree geografiche

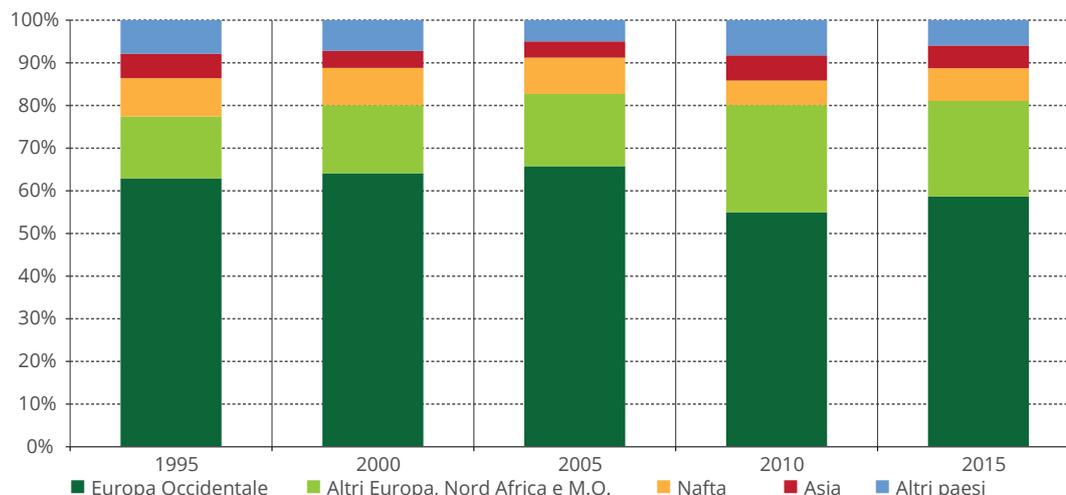
Dati a prezzi correnti



Fonte: banca dati Fipice

### Grafico 5 - Composizione percentuale delle esportazioni italiane di componenti e carrozzerie per principali aree geografiche

Dati a prezzi correnti



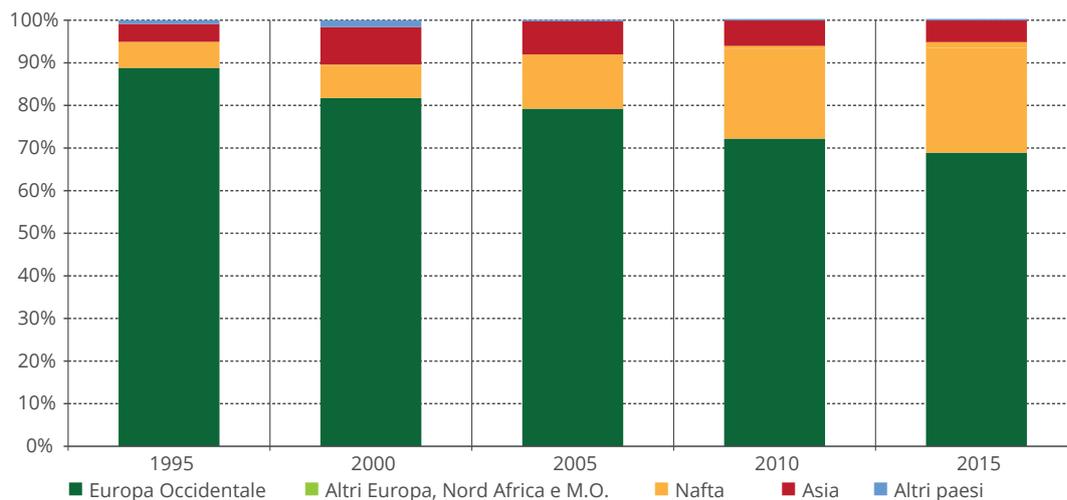
Fonte: banca dati Fipice

a riprova della loro competitività, hanno invece limitato l'afflusso di produzioni estere, come dimostra una struttura delle importazioni che è tuttora dominata dal peso degli autoveicoli (circa i tre quarti).

L'effetto dei fenomeni geo-politici (allargamento a est dell'Unione Europea e ingresso della Cina

### Grafico 6 - Composizione percentuale delle importazioni italiane di autoveicoli per principali aree geografiche

Dati a prezzi correnti



Fonte: banca dati Fipice

nella Omc i più significativi nel periodo esaminato) e societari (fusione Fiat-Chrysler su tutti) è molto rilevante osservando la composizione geografica dell'interscambio con l'estero, con peculiarità da comparto a comparto.

Le vendite di autoveicoli hanno infatti evidenziato, a partire dal 2000 soprattutto, un costante calo dell'importanza dei mercati dell'Europa occidentale (scesi al 51 per cento nel 2015, dall'82 per cento del 2000), a vantaggio, in una prima fase, dei paesi dell'Europa centro-orientale e del Nord Africa e Medio Oriente (saliti al 19 per cento nel 2010, per assestarsi al 17 per cento nel 2015) e, negli anni più recenti, dei mercati più lontani del Nafta (al 21 per cento, rispetto al 5 per cento del 2010) e dell'Asia (all'8 per cento, raddoppiando il loro peso nell'ultimo quinquennio).

Con l'eccezione del periodo più intenso della crisi, risultano minori i cambiamenti nella struttura geografica delle esportazioni di componentistica, in cui è di un certo rilievo solamente il calo, non intenso come per gli autoveicoli, del peso dell'Europa occidentale (sceso sotto al 60 per cento nel 2015), a vantaggio esclusivo degli altri mercati geograficamente più vicini (oggi al 22 per cento), mentre il resto del mondo è stabile con un assorbimento pari a circa un quinto delle vendite all'estero dei produttori italiani.

Più netto invece il cambiamento per quanto riguarda le importazioni di autoveicoli, con i nuovi centri di produzione in Europa orientale in grado di guadagnare il 20 per cento del mercato, a scapito sia degli impianti produttivi tradizionali dell'Europa occidentale che di quelli asiatici.

Un risultato che però non riflette un radicale cambiamento nella composizione dei marchi presenti sul mercato italiano: quelli nazionali sono oggi di poco inferiori al 30 per cento, lo stesso livello toccato nella prima metà degli anni duemila e raggiunto al termine del forte processo di penetrazione delle case automobilistiche straniere durante tutti gli anni novanta. Tra quelli stra-



nieri, i marchi riconducibili all'Europa occidentale sono stabilmente poco sopra il 60 per cento da circa un decennio, quelli asiatici poco sopra il 20 per cento e i restanti stabili attorno al 15 per cento, a riprova di come i cambiamenti intervenuti negli assetti produttivi mondiali abbiano riguardato tutte le case automobilistiche in egual misura.

Il dettaglio dei paesi (tavola 1) che nell'ultimo triennio hanno maggiormente contribuito alla crescita dei flussi di commercio con l'estero settoriali permette di meglio cogliere le peculiarità e i punti di forza del comparto.

### Tavola 1 - Primi 10 mercati per contributo alla crescita delle esportazioni italiane

Contributo medio annuo 2013-15, a prezzi correnti

Rank	Automobili	Componentistica
1	Stati Uniti	Spagna
2	Regno Unito	Messico
3	Cina	Repubblica Ceca
4	Spagna	Slovenia
5	Giappone	Romania
6	Corea del Sud	Canada
7	Ungheria	Ungheria
8	Canada	Giappone
9	Emirati Arabi	Algeria
10	Francia	Albania

Fonte: banca dati Fipice

Le esportazioni di componentistica hanno ottenuto spunti di crescita in tutti i principali poli produttivi mondiali, a testimonianza di come i successi all'estero non siano unicamente legati alle politiche di internazionalizzazione dalle case automobilistiche italiane, ma riflettano il ruolo di *partner* industriale delle filiere mondiali raggiunto dai produttori italiani.

Nelle vendite di automobili, invece, oltre all'eccezionale traino degli Stati Uniti, frutto dei nuovi legami societari e dell'organizzazione produttiva adottati da Fca, spiccano i buoni risultati ottenuti dai modelli di gamma medio-alta in Giappone, Cina ed Emirati Arabi Uniti, testimoniando di come sia in corso quel processo di riqualificazione dell'offerta ritenuto indispensabile per ricollocare i marchi italiani nella percezione dei consumatori e garantire maggiori margini di profitto ai produttori.

**Tavola 2 - Composizione percentuale e contributo regionale all'export di autoveicoli**

Regione	Peso percentuale su export			Contributo 2013-15 (medio annuo, pr. corr.)
	1995	2005	2015	
Piemonte	43	24	29	8,4
Emilia Romagna	7	17	20	2,5
Abruzzo	11	15	16	1,4
Lombardia	11	16	13	1,0
Basilicata	0	5	11	2,0
Altre	28	24	12	-0,2
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>15,0</b>

Fonte: elaborazioni Prometeia su dati Istat

Un fenomeno quest'ultimo che sta profondamente cambiando anche la geografia regionale delle esportazioni italiane (tav. 2). Nell'ultimo triennio, infatti, oltre al Piemonte, tornato a detenere quasi il 30 per cento delle esportazioni nazionali (lontano dal 43 per cento del 1995, ma vicino ai massimi degli ultimi 15 anni), a contribuire maggiormente all'espansione delle esportazioni sono state Emilia Romagna e Basilicata, con quest'ultima che in breve tempo è arrivata a detenere l'11 per cento delle esportazioni di autoveicoli, quinta regione in assoluto e molto vicina ai valori della Lombardia (13 per cento). Si tratta delle regioni in cui sono situate le linee di produzione di modelli di medio-alta (Jeep Renegade, 500 XL) e altissima gamma (Ferrari, Lamborghini, Maserati e Alfa Romeo) destinati ai mercati mondiali.

Dopo il rischio *estinzione*, quindi, il comparto *automotive* è tornato a giocare un ruolo di primo piano nello scenario industriale italiano. Un risultato che, letto alla luce dell'importanza del cosiddetto indotto e della forza competitiva di alcune fasi della filiera, prima fra tutte quella della componentistica, valica sia i confini settoriali, diventando elemento trainante dell'intero manifatturiero (e di molti servizi a supporto del *business*, a partire dagli investimenti in R&S), sia quelli nazionali, data la struttura globale che l'*automotive* è andata assumendo nel corso dell'ultimo decennio, tanto sul versante industriale quanto su quello dei mercati.