



FOCUS ON

Più veloce, più lontano: il cambio di marcia della componentistica

A cura dell'Ufficio
Studi Economici

EXECUTIVE SUMMARY

- **Tra il 2006 e il 2016 l'industria automobilistica mondiale ha cambiato "orografia produttiva":** dieci anni fa l'Europa era il primo costruttore di automobili globale con 3 auto su 10 e quasi 6 su 10 erano prodotte tra UE e Nord America. Nel 2015 il Made in the EU si è ristretto a 2 auto su 10 (4 su 10 con gli USA) mentre più di una vettura su 5 è costruita in Cina.
- **L'industria italiana dell'automobile e delle componenti soffre di una scala internazionale che ancora non ha e di una concorrenza che spazia su almeno 3-4 continenti:** la quota dell'Italia sulle esportazioni mondiali rimane tra l'1 e il 4% a seconda del comparto.
- **Mentre l'export di automobili si è riposizionato su geografie a maggior domanda** (la quota UE sulle vendite è scesa dall'80% al 54% in dieci anni), **non altrettanto ha fatto la filiera**, pur rimanendo il 9° attore al mondo con 4,8 miliardi di euro di export netto di componenti.
- **Supportare le imprese italiane della filiera nell'affrontare processi di internazionalizzazione complessi e inserirsi nelle catene globali è importante**, soprattutto nei mercati più lontani e a maggior potenziale.
- **Le previsioni sulle vendite future di componenti mostrano che 12 mercati di opportunità genereranno vendite per oltre 75 miliardi di euro in più al 2021:** una dinamica molto sostenuta, specialmente in diversi Paesi asiatici.



IL RISIKO DELL'AUTOMOTIVE: QUALCHE BUONA BATTAGLIA, MA LA GUERRA SI VINCE ALTROVE

"Well, in our country" said Alice, still panting a little, "you'd generally get to somewhere else - if you ran very fast for a long time as we've been doing." "A slow sort of country!" said the Queen. "Now here you see it takes all the running you can do to keep in the same place. If you want to get somewhere else, you must run at least twice as fast as that!"

La frase, tratta dal dialogo tra Alice e la regina di cuori nel libro di Lewis Carroll, è stata citata nella presentazione *Confessions of a Capital Junkie* dall'AD di FCA, Marchionne, ad aprile 2015. In quell'occasione è stato evidenziato come i requisiti minimi per il settore siano radicalmente mutati nel tempo e gli investimenti in ricerca e sviluppo siano consumati dal settore molto più velocemente rispetto ad altri comparti della meccanica, richiedendo più coraggio nelle sinergie industriali e nel consolidamento tra gli operatori dotati di visione. Come vedremo, **l'industria nazionale di autoveicoli**, nonostante una quota di mercato relativa inferiore che in passato, **si presenta oggi su una pluralità di geografie e aumenta in misura significativa le proprie esportazioni**. Al contrario, **la componentistica rimane concentrata sui mercati europei** (l'80% dell'export nel primo semestre 2016) **in un quadro di intensa innovazione di prodotto** (alimentazione, carrozzeria, tecnologie) **e di scopo** (proprietà e guida del mezzo, monitoraggio ed efficienza del veicolo, manutenzione continua) che dovrebbe invece promuovere le sinergie coi partner industriali e uno "scollamento" dall'auto italiana e dalle sue destinazioni storiche.

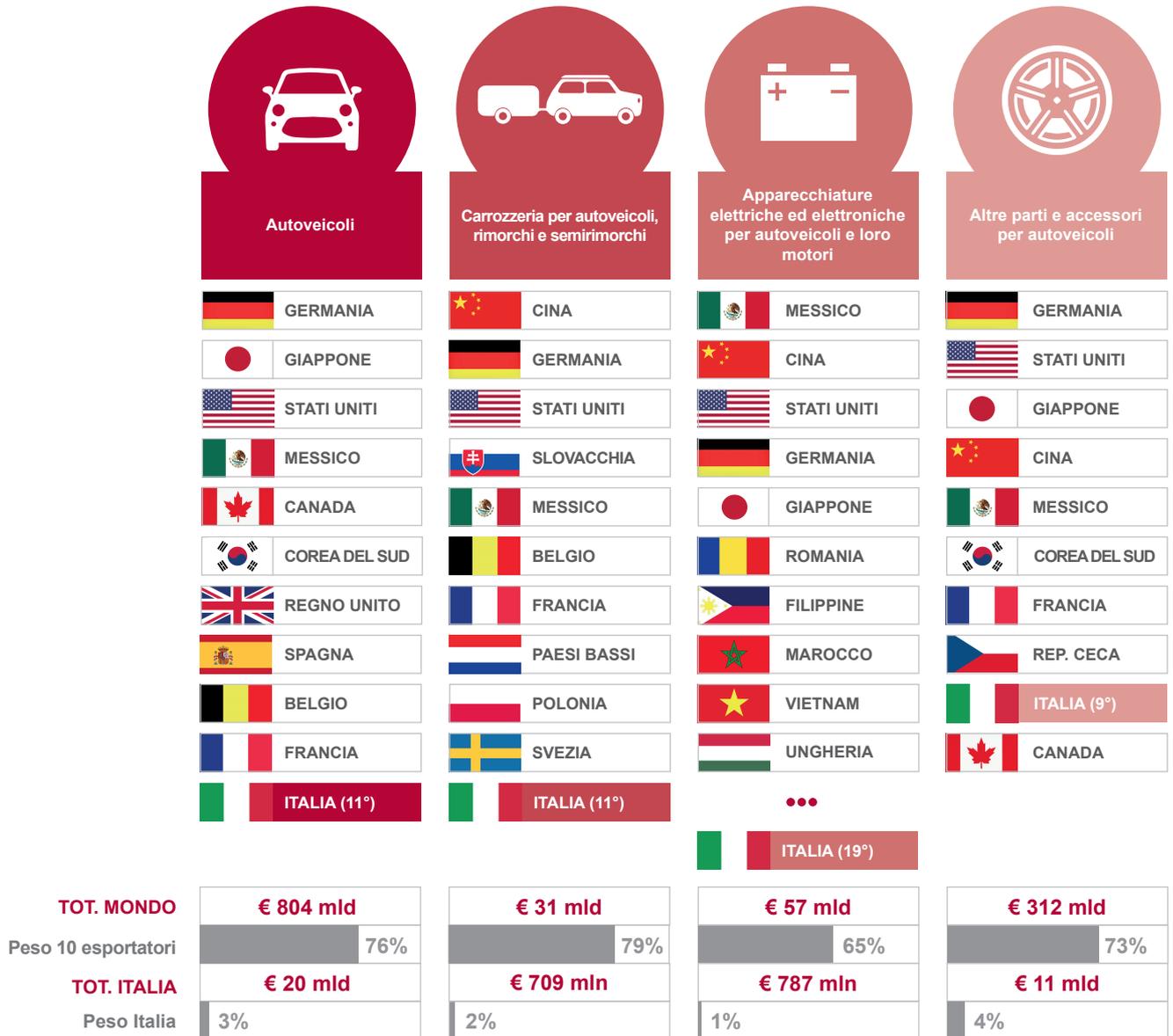
Il settore automotive è globalmente in crescita e ha trainato le esportazioni italiane, in particolare sui mercati avanzati e sui cosiddetti emergenti "attrezzati"⁰¹. L'Italia rimane tuttavia il Paese dell'Europa continentale con il deficit più rilevante in termini di produzione domestica di veicoli a motore: nel 2015 la differenza tra unità immatricolate e prodotte ha superato le 700 mila vetture. La nostra capacità esportativa rimane quindi limitata, pur tenendo conto della struttura sovranazionale del settore e dell'importanza delle reti continentali per la produzione e l'acquisto di autoveicoli. La Germania, che produce a sua volta in molti Paesi, fa gara a sé con 6 milioni di auto prodotte nel suo territorio e 3,2 milioni di vetture acquistate, mentre in Italia, a fronte di quasi 1,6 milioni di auto vendute nel 2015, quelle prodotte non hanno superato il milione (990 mila). Un livello ben al di sotto dei quasi due milioni di automobili "Fabriqué en France", dei 2,7 milioni di automobili "Fabricado en España" e del milione e 200 mila automobili "Vyrobena v České republice"⁰².

L'Italia occupa l'11° posto al mondo tra gli esportatori di auto e carrozzerie, con una quota, rispettivamente, del 3 e del 2% (mentre la Germania detiene il 21 e il 17%), e **il 19° per le apparecchiature elettriche per il settore**: pur non essendo un gigante, può continuare a giocare un ruolo di rilievo nel commercio internazionale. **Il nostro Paese, però, occupa il 9° posto al mondo per export di altra componentistica**, dove 4 prodotti su 100 sono *Made in Italy* mentre 16 sono tedeschi (Tabella 1).

⁰¹ Mercati che, nonostante le incertezze globali, rimangono in forte crescita, con una buona capacità di contrarre nuovo debito a condizioni sostenibili e meno dipendenti dalle commodity.

⁰² Dati Acea.

TABELLA 1: *Principali Paesi esportatori globali di autoveicoli e componentistica (2015; valore delle esportazioni di queste geografie e relativo peso sull'export totale del comparto)*

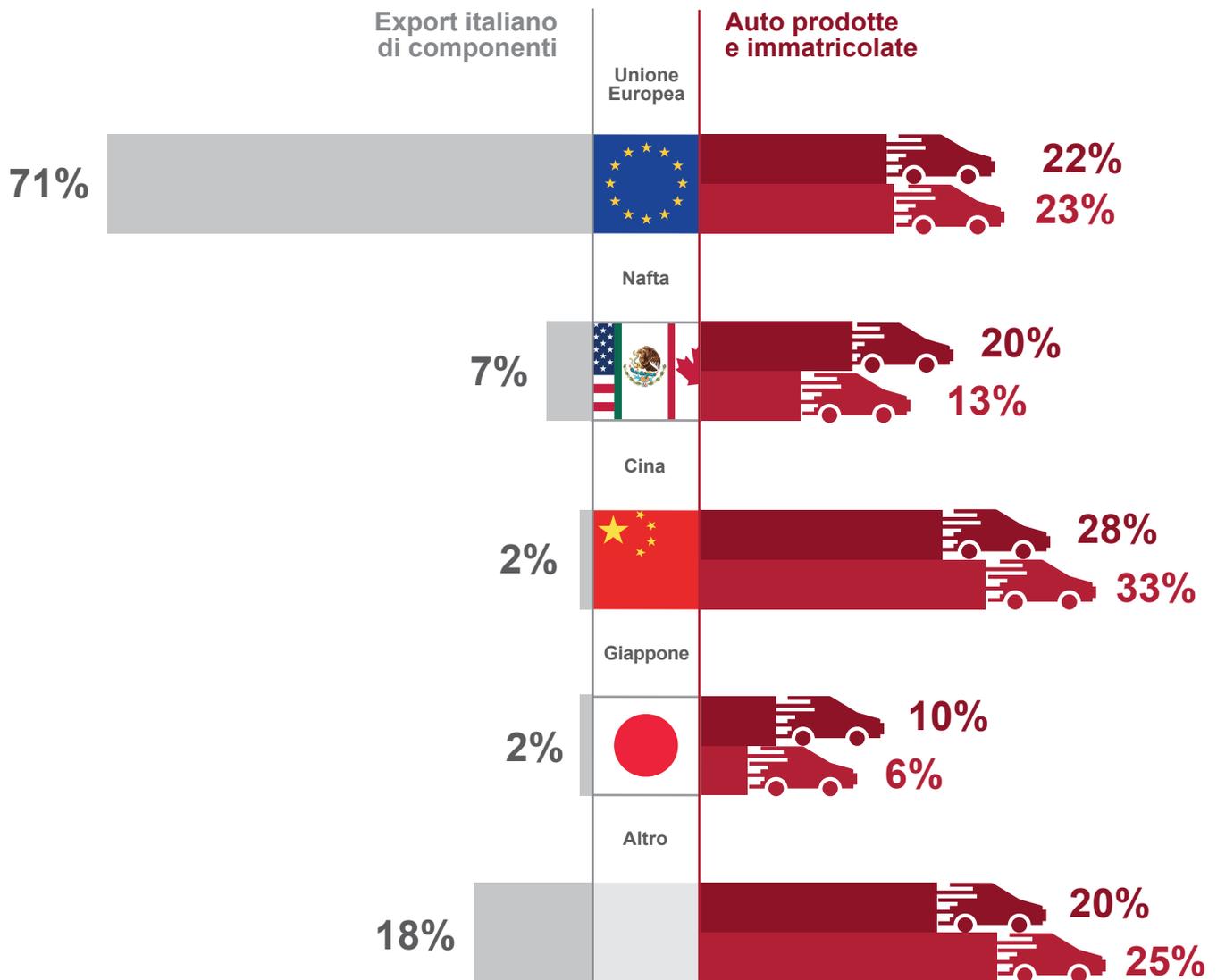


Fonte: Elaborazione SACE su dati Ice

È nella componentistica che le produzioni nazionali del settore hanno le maggiori potenzialità: nonostante il buon piazzamento, infatti, **le destinazioni non sono quelle dove si producono più veicoli né quelle con il parco auto più numeroso**. Per il nostro export sembrerebbe necessario rafforzare il posizionamento in Nord America, dal Canada al Messico, con attenzione alle intenzioni del Presidente Trump riguardo all'accordo di libero scambio Nafta, inserendosi nella catena di assemblaggio del veicolo. **Considerando però il successo che la componentistica è in grado di riscuotere all'estero, bisogna supportarla a inserirsi nelle catene produttive di nuove geografie**. Nel frattempo, infatti, la produzione di auto si è spostata altrove: se dieci anni fa l'Europa era il primo costruttore di

automobili con 3 auto su 10 e quasi 6 su 10 erano prodotte tra UE e Nord America, nel 2015 il Made in the EU si è ristretto a 2 auto su 10 (4 su 10 con gli USA) mentre più di una vettura su 5 è costruita in Cina (Figura 1).

FIGURA 1: Distribuzione della produzione e delle immatricolazioni di autoveicoli e delle esportazioni italiane di componenti nel primo semestre 2016



Fonte: Elaborazione SACE su dati OICA, Anfia/Istat

La domanda di veicoli e componenti deve guidare le scelte di internazionalizzazione delle nostre aziende, che si sono già affrancate in molti casi dai modelli del passato. La varietà di Paesi che seguono rispetto a USA e Germania per importazioni del settore indica che ci sono una **pluralità di geografie in cui la presenza italiana può trovare spazio** (Tabella 2).

TABELLA 2: Paesi di opportunità e ranking per export italiano (2015)

Autoveicoli		Carrozzeria per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi		Apparecchiature elettriche ed elettroniche per autoveicoli e loro motori		Altre parti e accessori per autoveicoli	
Paesi a maggior domanda	Ranking per l'export italiano	Paesi a maggior domanda	Ranking per l'export italiano	Paesi a maggior domanda	Ranking per l'export italiano	Paesi a maggior domanda	Ranking per l'export italiano
 STATI UNITI	1	 STATI UNITI	14	 STATI UNITI	8	 STATI UNITI	5
 GERMANIA	3	 GERMANIA	2	 GERMANIA	1	 GERMANIA	1
 REGNO UNITO	4	 CANADA	>20	 GIAPPONE	>20	 MESSICO	12
 CINA	11	 PAESI BASSI	6	 MESSICO	>20	 CINA	20
 CANADA	17	 REGNO UNITO	3	 CANADA	>20	 CANADA	>20
 FRANCIA	2	 FRANCIA	2	 REGNO UNITO	5	 SPAGNA	3
 BELGIO	9	 BELGIO	8	 SPAGNA	4	 REGNO UNITO	4
 ITALIA	-	 POLONIA	5	 FRANCIA	2	 FRANCIA	2
 SPAGNA	5	 MESSICO	>20	 COREA DEL SUD	>20	 REP. CECA	9
 AUSTRALIA	14	 RUSSIA	15	 CINA	16	 ITALIA	-

Fonte: Elaborazioni SACE su dati ICE

DA "LAND OF PANDA" A "LAND OF BREMBO": ALLA RINCORSA DEL TERRENO PERDUTO

Dal 2006 al 2016 il nostro Paese è rimasto un importatore netto di autovetture, anche se meno che in passato, e un esportatore netto di parti e componenti (e di motocicli). Sul saldo commerciale dei veicoli incide sia una minore importazione, che è scesa da 30,4 miliardi di euro a 24,5 miliardi, sia l'aumento dell'export da 13,5 miliardi di euro a quasi 20 miliardi.



Le esportazioni di autoveicoli sono oggi più diversificate che dieci anni fa: nel 2015 la quota UE sulle vendite è scesa al 54% rispetto all'80% di dieci anni fa, grazie al traino del mercato USA, ma anche alla trasformazione in atto in alcune tradizionali geografie di offerta (Brasile, Cina, Giappone, Regno Unito, Turchia). Molte di queste sono terreni fertili per veicoli di prezzo contenuto, equipaggiati con motorizzazioni contenute e dotati di maggiore efficienza. Paesi che stanno innovando la propria offerta di autoveicoli e, in alcuni casi, sono divenuti piattaforme riconosciute per l'assemblaggio e la rivendita di vetture sui mercati ad alto reddito.

Al contrario, l'export di parti rimane concentrato sui mercati europei, che conservano una quota superiore al 70% del totale, diminuisce sostanzialmente verso alcune aree di più recente investimento (contrariamente agli autoveicoli) e si rimodula, in modo anche interessante, su quelli emergenti. Nel decennio 2006-2015 il saldo commerciale del comparto mostra alcune tendenze più marcate:

- si mantiene stabile sui mercati di riferimento (Germania, Francia, Regno Unito, Spagna);
- migliora nei confronti del Brasile (da 159 a 426 milioni) e del Messico (da 26 a 183 milioni);
- diventa positivo verso l'India (da un passivo di 29 a un attivo di 38 milioni);
- rimane positivo, ma è in forte calo, con gli USA (da 701 milioni a 141), anche per l'aumento della presenza italiana in loco che consente una maggiore adattabilità agli standard locali e un posizionamento più prossimo al cliente, con la Turchia (da 293 milioni a 228), per il rafforzamento della capacità produttiva in corso, e con la Corea del Sud (da 37 a 4 milioni);
- diventa negativo nei confronti della Polonia (da un attivo di 77 milioni a un passivo di 170 milioni);
- peggiora ulteriormente verso la Cina (da 16 a 208 milioni) e verso il resto dell'Estremo Oriente, con poche eccezioni (in Giappone migliora da 5 a 26 milioni).

Su alcuni mercati abbiamo migliorato il nostro posizionamento, ma non siamo ancora abbastanza presenti in geografie di primo piano del settore come l'Estremo Oriente e il Nord America.

Rimaniamo esportatori netti di componenti in Germania, Spagna, Turchia, Polonia e Repubblica Ceca. Tutti mercati europei. In dieci anni siamo diventati esportatori netti nei confronti del solo Brasile, che sta peraltro attraversando una profonda crisi del settore (il numero di auto prodotte nel Paese è crollato dai 3 milioni di due anni fa a meno di 2 milioni). Negli ultimi dieci anni la posizione italiana si è andata deteriorando in termini di saldo commerciale proprio in quei paesi dal maggior potenziale di crescita: USA, Cina, Canada, Cile, Messico e Vietnam oltre ad alcuni paesi mediorientali e africani.

“GO EAST!” PER CAMBIARE MARCIA

Conviene concentrarsi su Paesi che tradizionalmente dominano il mercato, anche se oggi producono relativamente meno, oppure approcciare altre geografie che nel tempo hanno saputo ritagliarsi un ruolo centrale nell'industria dell'auto e sono oggi i maggiori acquirenti di componentistica⁰³? **I dati di previsione sulle vendite future di parti di autoveicoli mostrano una dinamica molto sostenuta in diversi Paesi emergenti tra cui molti asiatici:** sono i mercati che oggi domandano di più e possono essere la destinazione di scelte di internazionalizzazione (Figura 2) con i giusti strumenti a protezione dei rischi. Non bisogna dimenticare che i valori sono molto diversi

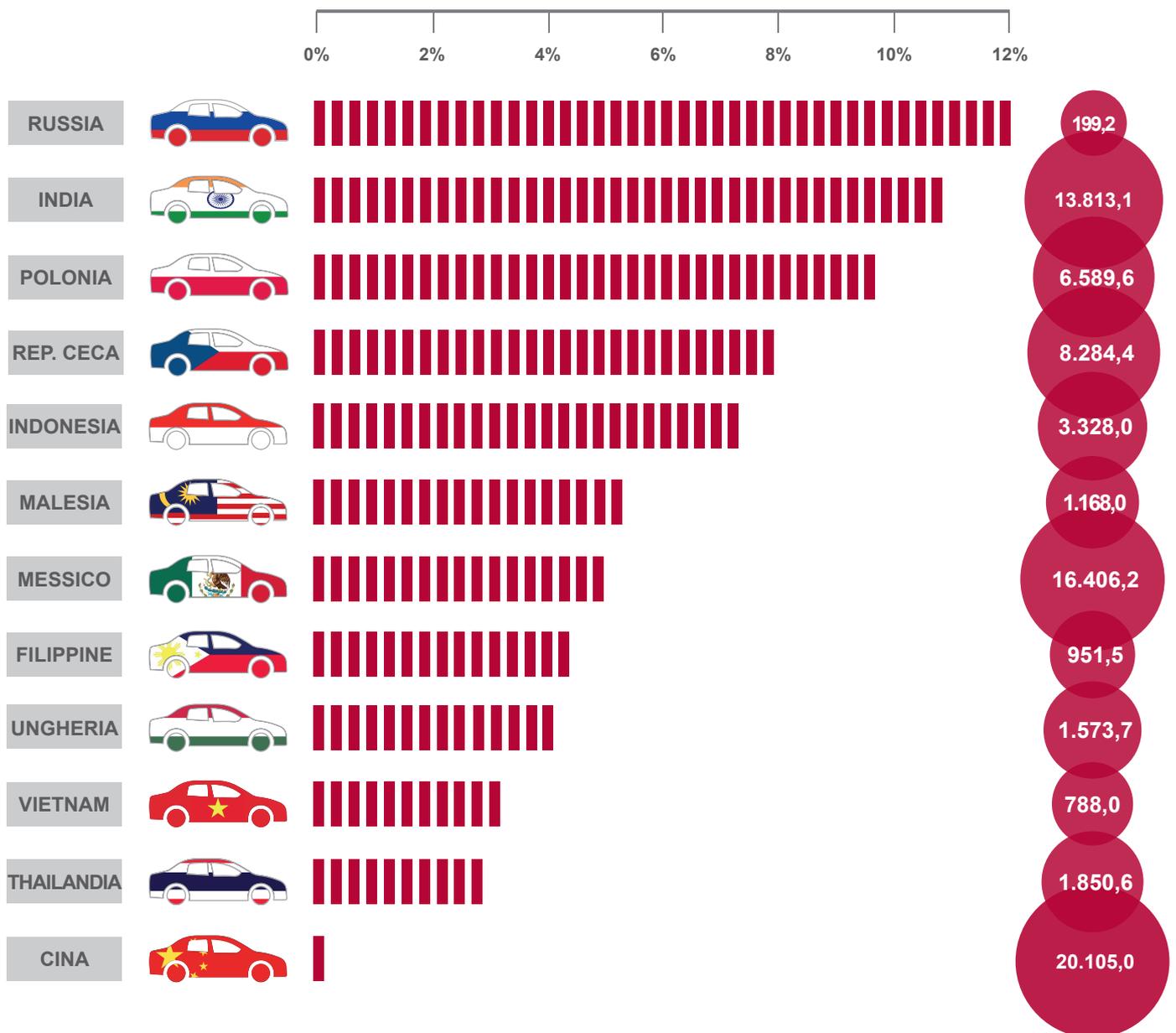
⁰³ Nello sviluppo di questa analisi si è scelto di concentrarsi sulla componentistica per dare indicazioni a un numero più elevato di aziende, anche di piccole dimensioni.



tra i Paesi considerati: vanno dai 252 milioni di euro della Russia ai 451 miliardi della Cina. Anche un tasso di crescita ridotto, se applicato a un valore molto alto, rappresenta quindi un'opportunità significativa. Le maggiori vendite attese saranno in Cina (oltre 20 miliardi di euro), Messico (16) e India (quasi 14).

FIGURA 2: Crescita media annua prevista e valori delle vendite di componenti per veicoli (2017-2021)

Vendite aggiuntive
in 5 anni (mln di euro)



Fonte: Elaborazioni SACE su dati IHS



Questi 12 mercati di opportunità genereranno vendite per oltre 75 miliardi di euro in più di componenti per veicoli al 2021. In generale, non si tratta di Paesi facili da approcciare a causa di diverse contingenze di breve periodo (è il caso della Russia). Oltre ai molto noti Cina e Messico, sono presenti diversi Paesi dell'**Asean**, un'area in forte evoluzione, dalla demografia interessante e con milioni di cittadini che stanno vedendo crescere il proprio potere d'acquisto. In particolar modo, la presenza di competitor internazionali, la distanza fisica e la dimensione ridotta delle aziende esportatrici presuppone un approccio più strutturato che non può prescindere dall'implementazione di una strategia ben definita e articolata, dall'individuazione di un partner affidabile in Italia e all'estero e dalla dotazione di finanziamenti sufficienti al completamento dell'investimento. In aggiunta all'economia più promettente, l'India, va sicuramente posta l'attenzione su un Paese vicino come la Repubblica Ceca (con oltre 8 miliardi di euro di maggiori vendite attese).

CONCLUSIONI

Il complicato gioco che caratterizza l'industria automobilistica a livello mondiale condiziona il nostro export di autovetture e di parti. La componentistica necessariamente ne fa parte e deve cercare la domanda dove si presenta. La richiesta di prodotti proviene sicuramente dai grandi player internazionali, come **Cina** e **Messico**, da mercati in forte espansione come l'**India**, ma anche da altre geografie di dimensione minore ma grandi prospettive, come **Vietnam** e **Repubblica Ceca**. Per cogliere le opportunità, vista la forte concorrenza e considerando che alcuni sono mercati rischiosi e difficili da approcciare, occorrono strategie complesse. Ad esempio potrebbe essere necessario offrire supporto finanziario alla controparte, oppure valutare investimenti all'estero (sia con le garanzie di SACE sia con il supporto equity di Simest). Tra le diverse **aziende che hanno scelto SACE** per proteggere i propri investimenti c'è Geico SpA, leader negli impianti di verniciatura per il settore, che continua il suo processo di internazionalizzazione in **Brasile**. Le geografie da approcciare sono solo quelle nominate? Ovviamente no, queste sono le principali. Ci sono numerosi casi di successo anche in altri mercati, come quello di GLM Srl, società leader nella produzione di componenti per marmitte, alla quale SACE ha prestato una garanzia finanziaria a supporto di un investimento in **Serbia**. Correre al doppio della velocità non basta: per arrivare lontano bisogna andare insieme.

A CURA DI

Ufficio Studi

CONTATTI

Servizio clienti:



info@sace.it

Ufficio stampa:

+39 06 6736888 - ufficio.stampa@sace.it

