Sono avvenuti importanti cambiamenti nel management e nell'organizzazione industriale, ristrutturata in quattro unità di business (**Fiat-Landia**, **Alfa Romeo**, **Sviluppi Internazionali**, **Servizi**) e sottoposta ad un'energica razionalizzazione che prevede la chiusura o la ristrutturazione di 18 stabilimenti (di cui due in Italia) entro il 2004, con riduzione di circa 6000 posti di lavoro al di fuori dell'Italia. Il tutto dovrebbe portare ad una riduzione della capacità produttiva tale da assicurare un utilizzo del 90% della capacità installata. E' stata migliorata la situazione degli stock presso i concessionari ed è stata accelerata la realizzazione del programma di reingegnerizzazione dei processi, che dovrà portare in tre anni risparmi per 1,5 miliardi di euro.
Questo impegnativo sforzo si inserisce nella prospettiva dell'esercizio, nel 2004, dell'opzione di cessione alla **GM** del restante 80% delle azioni di **Fiat Auto**, prevista negli accordi stipulati nel marzo del 2000. Tale prospettiva, nell'attuale assetto internazionale del settore automobilistico, appare come lo sbocco più probabile e naturale, anche se non scontato, dell'evoluzione della **Fiat**. Pare che le variabili in gioco siano da una parte gli effettivi risultati del risanamento intrapreso e della tenuta di **Fiat** sul mercato, dall'altra l'effettivo interesse della **GM** ad acquisire la totalità del controllo della **Fiat**. Interesse che potrà dipendere sia dall'andamento del mercato automobilistico mondiale che dagli impegni e dalle convenienze di **GM**, soprattutto a riguardo sia delle possibili interazioni tra **Fiat** ed **Opel** (anch'essa in fase di ristrutturazione) nei modelli, stabilimenti, mercati, forniture, sia delle priorità/disponibilità di **GM** nell'indirizzare i propri investimenti verso aree del mercato mondiale che possono apparire più strategiche (mercato asiatico).

BMW

Chiuso il 2001 con un notevole aumento di fatturato (+3,3%) e di utili (+54,3%), ha proseguito nel primo trimestre 2002 con un aumento del 18% delle vendite. Prevede di vendere nel 2002 più di 1 milione di vetture, contro le 905000 del 2000. Prevede sviluppi in Asia (ove è già presente in Malesia, Tailandia e Vietnam con stabilimenti d'assemblaggio, ed ha trattative in corso per entrare in Cina), che potranno rappresentare in futuro fino al 25% del suo fatturato.

Conclusioni

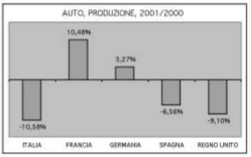
Si può affermare che nonostante il calo mondiale della domanda, bruscamente accelerato nell'ultimo trimestre, il 2001 sia stato per la produzione autoveicolare mondiale un anno d'assestamento. I costruttori hanno saputo contenere con gravose ma necessarie azioni promozionali, il calo di domanda provocato sul mercato mondiale dall'effetto " Twin Towers". Ma certamente il 2001 ha lasciato in eredità ai costruttori un'accentuata competitività sui prezzi e una domanda in parte pregiudicata dalle vendite "drogate" degli ultimi mesi. Le previsioni per il 2002 indicano un calo del 7,5% nel mondo e del 6,5% in Europa. La crisi di settembre ha peraltro accelerato i processi di riduzione della capacità produttiva, avviando la chiusura d'impianti obsoleti[7], senza tuttavia pregiudicare i programmi d'investimento in nuove, più flessibili strutture e in nuovi mercati. La domanda (che nei Paesi industrializzati è prevalentemente di tipo sostitutivo) è sempre più sensibile alla proposta di modelli innovativi, aderenti ai diversi stili di vita ed alle esigenze di qualità, comfort, sicurezza, rispetto ambientale. Perciò i costruttori arricchiscono i loro modelli di valori estetici e tecnologici, ricercando nella collaborazione con i fornitori globali apporti che, ad esempio con la fornitura modulare e sistemica, rendano più snella ed economica la produzione e consentano un migliore uso degli spazi e un contenimento dei pesi e dei consumi.
L'offerta tempestiva e ritmata di modelli coerenti con l'immagine di marca e ben distribuiti sui vari segmenti di domanda è elemento determinante del " marketing mix" delle case automobilistiche.
E' difficile immaginare fino a quando quest'esigenza potrà essere sostenuta da una propensione all'acquisto che, nei Paesi Occidentali, è condizionata da elevati tassi di disoccupazione e dall'incertezza economica. I problemi d'inquinamento e di sicurezza e l'intasamento del traffico, fanno d'altra parte aumentare in modo preoccupante i costi individuali e sociali dell'automobile.

7 Secondo Autopolis, sono 95 quelli di cui è prevista la chiusura.

Italia, produzione e immatricolazioni

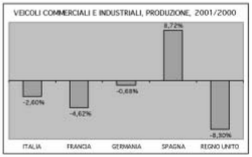
La produzione

La produzione italiana di autoveicoli[8] nel 2001 è stata di 1,3 milioni di auto e di 0,3 milioni di veicoli commerciali e industriali, con una diminuzione rispetto all'anno precedente, rispettivamente del 10,6% e del 2,6%.
Per le auto si tratta del risultato peggiore tra quelli dei principali paesi mondiali. Con riguardo alla sola Europa, il dato dell'Italia si confronta con il +10,5% della Francia, con il +3,3% della Germania, con il –6,6% della Spagna e con il –9,1% del regno Unito.



Fonte: Anfia-Oica, elaborazione Osservatorio

A livello mondiale l'Italia, che nel 1990 era al quinto posto e nel 2000 al nono, ora è al decimo, superata dal Brasile (1,5 milioni, +10% nel 2001) e tallonata dal Messico (1,1 milioni, -11%), dal Belgio (1,1 milioni, +16%), dalla Russia (1 milione, +5%).
Nella produzione di VCI l'Italia, con 308 mila unità, ha registrato un calo del 2,6%, che a livello europeo si confronta con il +8,7% della Spagna (a 635 mila unità), con il –0,7% della Germania (a 392 mila), con il –4,6% della Francia (a 447 mila) e con il –8,3% del Regno Unito (a 193 mila).



Fonte: Anfia-Oica

8 Vedi dati nel paragrafo " Il mercato autoveicolare mondiale".