

*E per il prossimo futuro? Nonostante il Fondo Monetario Internazionale preveda per l'anno in corso una ripresa del PIL mondiale intorno al 4%, secondo la maggior parte degli operatori il 2010 sarà per il settore automotive un anno di transizione, su cui peseranno il progressivo esaurirsi degli incentivi governativi e l'effetto negativo dell'incertezza e degli alti livelli di disoccupazione sulla fiducia dei consumatori. Si presume che non si tornerà ai livelli di immatricolazione e produzione pre-crisi (2007) prima del periodo fra 2011 e 2012.*

*La frenata prolungata dei mercati ha fatto scendere la capacità produttiva impiegata a tassi inferiori al 70%, ben al di sotto della soglia di redditività delle imprese (che si colloca attorno all'80%), con inevitabili ripercussioni sui conti delle aziende assemblatrici e produttrici di componenti. La crisi ha aggravato le situazioni di sofferenza, spingendole fino alla richiesta di amministrazione controllata (Chrysler e General Motors) e costringendo i principali operatori a importanti ristrutturazioni che si sono concretizzate con la vendita di marchi storici (Volvo e Saab), la chiusura di stabilimenti produttivi (negli Stati Uniti in particolare, ma anche in Europa) e un accentuato dinamismo sul fronte delle alleanze (PSA-Mitsubishi, Renault-Daimler) e delle acquisizioni di quote di capitale (Volkswagen-Porsche e Suzuki, Fiat-Chrysler). Sempre più spesso le protagoniste di importanti operazioni sono state le imprese asiatiche, cinesi e indiane che, acquistando marchi prestigiosi (MG Rover, Jaguar, Land Rover, Volvo), hanno ottenuto le leve tecnologiche e produttive essenziali per aumentare la propria competitività e accedere ai mercati occidentali.*

*Acquisizioni o alleanze strategiche permettono di colmare in poco tempo il gap di tecnologie e mercati che ormai ogni operatore deve presidiare. I mercati emergenti da presidiare non si riconducono esclusivamente a luoghi fisici ma anche a tendenze e segmenti nuovi o rinnovati, il più importante dei quali è quello legato alle tecnologie "pulite", che emettono gas inquinanti in quantità ridotte o non ne emettono affatto.*

*Nel secondo capitolo completeremo il quadro internazionale, dedicando un approfondimento alle vicende dell'industria automotive nordamericana. Vedremo come nella corsa alla leadership di mercato Toyota sembri aver ripetuto parte degli errori commessi da General Motors, vivendo un momento di difficoltà nel controllo di asset strategici come la catena di fornitura, l'immagine di marca e l'appeal nei diversi mercati in cui opera. Ma prima passiamo in rassegna i risultati economico-finanziari delle case e i driver alla loro base, poiché per i prossimi anni è su questi che si baseranno i piani industriali degli assemblatori.*