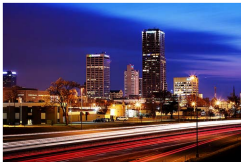


## CAPITOLO I

### I COSTRUTTORI INTERNAZIONALI DI AUTOVEICOLI:

#### TENDENZE DEL MERCATO E NUOVE SFIDE



*La crisi economico finanziaria originatasi nel 2007 con l'esplosione della bolla dei mutui sub-prime negli Stati Uniti, ha investito l'economia "reale" nei due anni successivi. Un mercato ciclico come quello dell'auto non poteva rimanere immune da un fenomeno di tale portata. Nel corso del 2008 si sono perse 3,6 milioni di immatricolazioni di veicoli passeggeri e commerciali leggeri e 3 milioni di autoveicoli prodotti. La crisi sebbene globale non ha però frenato la spinta dei paesi emergenti. Mentre le industrie mature di Europa occidentale, Stati Uniti e Canada perdevano 4 milioni di unità assemblate, allo stesso tempo i BRIC ne guadagnavano 850mila. La Cina in particolare ha consolidato il suo II posto come produttore (dietro al Giappone) e come mercato, apprestandosi a insidiare il primo posto agli Stati Uniti nel corso del 2009. Anche la geografia dei gruppi automobilistici sta mutando. Dopo che la Toyota aveva conquistato la leadership di vendite mondiale nel 2007, nel marzo del 2009 ha chiuso il primo bilancio in perdita della sua storia, ed è ora insidiata da Volkswagen che, dopo essere cresciuta nel 2009 (+2,3% di produzione a livello mondiale) è ancora redditizia nel primo trimestre del 2009. La crisi ha determinato l'abbassamento dello sfruttamento della capacità produttiva degli impianti da un livello redditizio (al di sopra del 80%) a uno critico: attorno al 65%. La quasi totalità dei gruppi automobilistici hanno quindi fatto ricorso agli ammortizzatori sociali se non alla vera e propria chiusura degli impianti.*