

rispetto a quanto riportato nel rapporto 2005 (dati 2004). Secondo la nostra stima attuale, esso si aggira intorno ai 35 miliardi di euro (pari al 3 per cento del Pil nazionale) e le esportazioni ammonterebbero a 12 miliardi.

Un'ulteriore novità ha riguardato i modelli e i temi dell'indagine. Per esempio, il questionario del 2004 è stato rivisto e completato per restituire un'immagine fedele del settore anche rispetto alla sua INTERNAZIONALIZZAZIONE, attuale e prospettica, sia commerciale che produttiva.

Prima di concludere questa presentazione, ci par bene mettere i lettori nel gusto di "entrare nel merito" e nessun migliore strumento per allettarli che qualche anticipazione sui risultati. Chi s'aspettasse un'industria automotive statica e matura dovrà ricredersi. La domanda di autoveicoli è mondialmente di 63,5 milioni e cresce annualmente di 2 milioni. Tutta la crescita è pressoché concentrata in Asia, destinata a diventare il primo mercato dal 2007. Secondo mercato è il Nafta. E' solo terza l'Europa. In Europa, il mercato di sostituzione è importante e remunerativo, tanto da giustificare lo sbarco di giapponesi e di coreani. Le case europee non sono le più squilibrate economicamente. Al momento, sono le big three statunitensi a soffrire in modo particolare la congiuntura, nonostante queste case possano contare con una distribuzione geografica delle vendite più diversificata delle case europee. Queste ultime, peraltro, per non perdere terreno devono lavorare sodo su tutti i fattori di competitività, non ultimi i costi di assemblaggio, che rendono conveniente – anche agli europei – spostare progressivamente la capacità produttiva europea nei paesi dell'est.

Stante la volatilità dei risultati di questa industria, i *cluster* della filiera che riescono a districarsi meglio quando la produzione nazionale di vetture cala sono quelli che non si legano a filo doppio con gli assemblatori finali (come gli OEM, responsabili di un fatturato di 16 miliardi di euro), ma semmai quelli che si specializzano in un prodotto (o una serie di prodotti), conquistando una leadership tecnologica che rappresenti un fattore di competitività globale. In Italia, questi specialisti fatturano ben 81 dei 186 miliardi della filiera. Anche gli specialisti in ingegneria e design sono relativamente solidi rispetto agli andamenti della congiuntura locale (fatturano in Italia circa 22 miliardi). La vulnerabilità della filiera si limita ai 66 miliardi di fatturato che i subfornitori di parti e componenti producono per i livelli superiori della filiera. Si tratta di un universo di imprese assai piccole, difficilmente in grado di svolgere ricerca autonomamente e con un know-how che assai poco riesce a "bucare le