

DOSSIER AUTOMOTIVE

di Antonio Massa



Anche la guida autonoma avrà bisogno di logistica

Pur driverless, spinti da propulsori elettrici, ibridi o alimentati da altre energie alternative auto, veicoli commerciali e mezzi pesanti non potranno fare a meno di essere distribuiti da operatori specializzati che dovranno pensare anche a rifornire l'aftermarket dei componenti necessari alle riparazioni. Una filiera fondamentale per l'economia italiana, dove si sono diffuse connettività digitale e automazione.

Luci, cristalli, gomme, freni, sedili: si tutto questo sarà presente anche nelle auto di un futuro ormai prossimo, ma se la trazione elettrica si svilupperà come sembra probabile i veicoli e molti loro componenti saranno comunque diversi dagli attuali. Rame nei propulsori applicati alle ruote, se non s'inventeranno conduttori più leggeri e meno costosi, e sensori in ogni angolo nascosto per una connettività totale. E tanti optional oggi neppure immaginabili messi a punto da una ricerca stimolata dalla competizione tra costruttori.

Il futuro dietro l'angolo

Potrà mancare invece il componente più distintivo di un'automobile, il volante. L'ha già dimostrato Google con il progetto Waymo e la sua piccola automobile da due posti visibile nei filmati pubblicati sul web, dove persone ben in là con gli anni possono semplicemente sedersi e senza pedali e *steering wheel* dirigersi a destinazione premendo solo qualche pulsante. Un'estremizzazione che rende chiaro quel che ci attende soprattutto nei centri urbani dove la Google car potrebbe diventare il mezzo per

L'automotive italiano in sintesi

82 miliardi di euro il fatturato della filiera

40 miliardi di euro il fatturato della componentistica

742.642 le auto prodotte nel 2017

1.971.590 le auto immatricolate nel 2017

12% quota auto ad alimentazione alternativa vendute

38,5 milioni le auto circolanti nel 2017

73 miliardi di euro: il carico fiscale sulla motorizzazione nel 2016

399.568 i veicoli commerciali e industriali prodotti nel 2017

112,7 g/km le emissioni medie delle auto nuove vendute nel 2017

625 la densità auto per 1.000 abitanti

16% il carico fiscale su totale entrate nazionali

In questo numero

Pneumatici, lampade, cristalli, gomme, freni, selleria: anche se i motori a combustione interna sono destinati a finire nei musei per far posto alla trazione elettrica veicoli e componenti dovranno comunque essere distribuiti da operatori specializzati che dovranno pensare anche a rifornire l'after market dei ricambi necessari alle riparazioni.

Quella dell'automotive è una filiera fondamentale per l'economia italiana, dove si sono diffuse connettività digitale e automazione. La rivoluzione che si sta abbattendo sul settore sollevando resistenze e scandali non ridimensionerà i bisogni logistici di costruttori e autoriparatori. Per saperne di più ci siamo rivolti a esperti e aziende impegnate nella movimentazione di veicoli finiti e nella distribuzione dei ricambi:

Giorgio Boiani, vicepresidente dell'Associazione Consorzi Concessionari Auto che distribuisce a migliaia di autoriparatori solo componenti originali attenuando il rischio di obsolescenza dei prodotti in magazzino determinata dall'esplosione del numero di modelli sfornati dalle Case (pag. 36).

GEFCO, che passata sotto il controllo delle ferrovie russe mantiene sì un rapporto stretto con le marche del Gruppo

PSA (Peugeot e Citroen) ma ha allargato il raggio d'azione offrendo servizi anche ad altri costruttori come racconta Raffaella Zapparoli, Responsabile della divisione trasporto merci su strada (pag. 39);

ICAM, l'industria italiana specializzata nella costruzione di magazzini verticali integrabili ai software aziendali secondo i principi di Industria 4.0. Macchine che offrono vantaggi in tutta la filiera, dalle linee produttive ai magazzini di concessionari o rivenditori di componenti garantendo una perfetta visibilità delle scorte, come spiega Elisabet Fasano, Chief Marketing Officer (pag. 42);

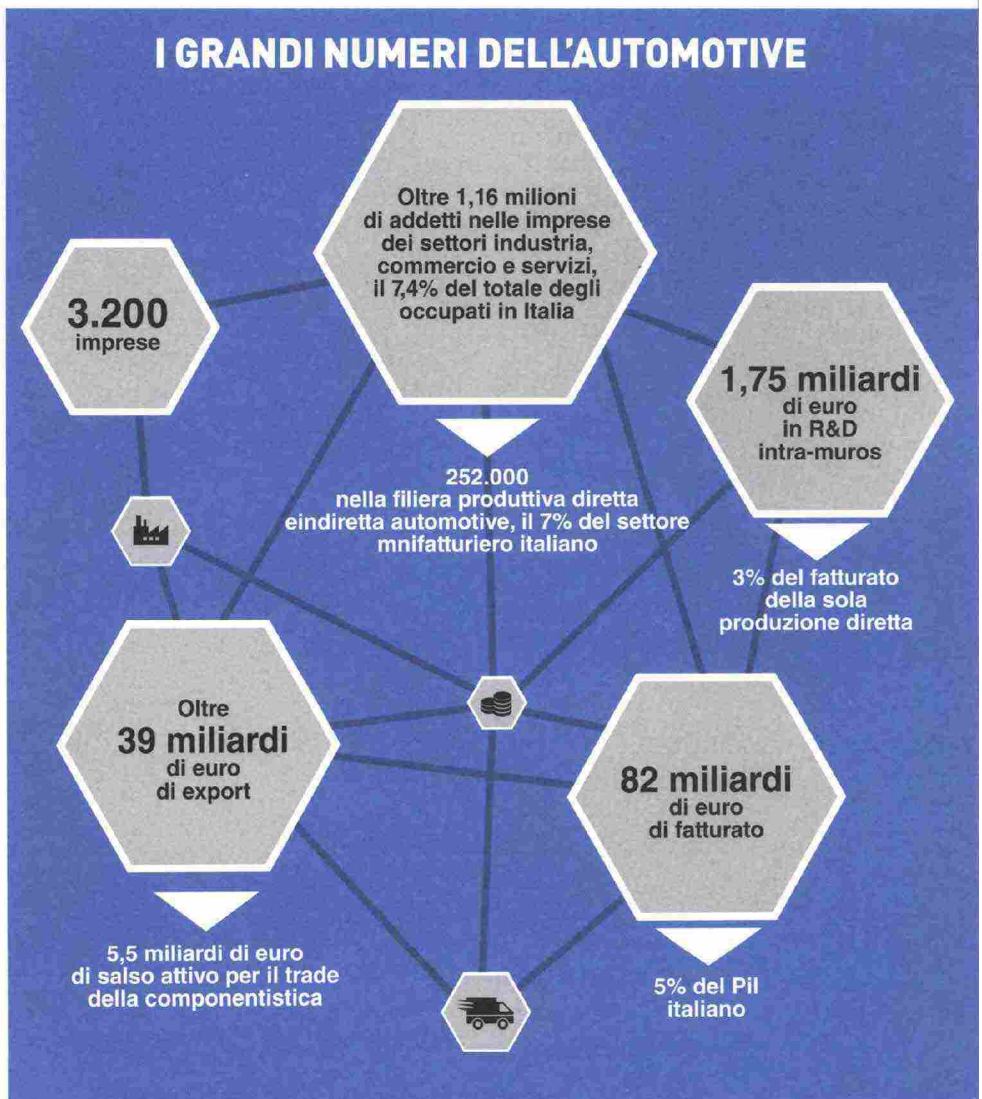
INCAS, che in questo settore ha maturato notevole esperienza come system integrator allestendo sia sistemi per il convogliamento delle parti alle catene di montaggio delle Case sia magazzini per la distribuzione all'after market, dove a parere dell'AD Ermanno Rondi, gli ordini in arrivo sono imprevedibili e il picking è poco standardizzabile (pag. 46);

Walter Coletta, ex-Vice Presidente Supply Chain del gruppo Rhiag, secondo il quale la capacità di consegnare i ricambi agli autoriparatori con estrema rapidità e senza errori è la chiave di volta per ottenere successo in questo particolare settore (pag. 50).

chi non ha tanto il desiderio di possederlo quanto di soddisfare un bisogno di mobilità. Altri modelli il volante ce l'hanno, per offrire possibilità di guida ibrida, e vederlo muoversi da solo, senza nessuno al posto guida mentre i passeggeri occupano gli altri sedili fa comunque una certa impressione. Ci vorrà senz'altro del tempo prima che ci si abitui all'idea di farsi condurre a casa o al lavoro da un'auto con guida autonoma.

Non c'è bacchetta magica

I livelli di sicurezza dovranno essere migliorati per dimenticare gli incidenti subiti dalle Tesla che tanto scalpore hanno suscitato. Ma c'è da aggiungere, proprio pensando alle Tesla, che con i veicoli *driverless* (senza autista) di trazione elettrica si parla essenzialmente o quanto meno ibrida. Infatti in quella direzione guardano ormai un po' tutti i costruttori, più o meno convinti. L'ultimo ad averlo confermato, mentre scriviamo, è il Sergio italo-canadese, Marchionne, che presentando i piani di sviluppo di Fca rivolti decisamente all'elettrico ha compiuto un'apparente inversione a u. Pochi mesi prima, infatti, si era espresso in maniera piuttosto scettica sull'elettrico avvertendo che la rinuncia alla combustione interna non risolve tutti i problemi d'inquinamento. Alcuni restano, altri ci si limita a spostarli. Non c'è bacchetta magica: le polveri delle pastiglie e degli pneumatici consumati continueranno a essere alzate da terra e le batterie andranno pur smaltite da qualche parte.



DOSSIER AUTOMOTIVE

Una miriade di pezzi

Tuttavia è del tutto improbabile che questa rivoluzione che si sta abbattendo sull'automotive sollevando non poche resistenze scalfisca anche minimamente i bisogni logistici del settore. Certamente si dovranno muovere e distribuire componenti diversi, ma i sistemi di approvvigionamento della supply chain per quanto riguarda sia gli stabilimenti di produzione sia l'aftermarket non dipenderanno dalla progettazione dei veicoli che rimarranno presumibilmente composti da una miriade di pezzi, viti, filtri e via di seguito che già oggi possono essere dai 5mila ai 7mila nei mo-

delli di fascia medio-alta. Costruttori, distributori e autoriparatori continueranno insomma a correre per migliorare i livelli del servizio su prodotti che si polarizzeranno tra la domanda di personalizzazione (non solo sulle vetture di alta gamma) e quelli all'opposto che risponderanno al bisogno di semplice mobilità nelle formule di *car-sharing*, *renting* o flotte aziendali, i cui mezzi restando fermi producono perdite.

L'infedeltà è sovrana

Ecco perché c'è da sbrigarsi. Le esigenze logistiche del post vendita sono già ora enormi e

presentano valenze strategiche con la capacità che hanno di condizionare il livello di soddisfazione del cliente e instaurare una relazione continua e duratura, molto importante in un periodo come questo dove l'infedeltà regna sovrana e il pericolo di perdere il contatto è costante.

La capacità di mantenere saldo il legame, per i costruttori, è di fondamentale importanza ed è un fattore critico di successo. Le performance della distribuzione dei ricambi deve essere costantemente monitorata e confrontata con le attese del cliente stesso e con le strategie messe a punto dalla concorrenza. Questo perché il calo del parco circolante ha impattato trasversalmente su tutte le Case determinando a livello globale una progressiva erosione del fatturato after sales. Nonostante gli sforzi compiuti dai costruttori miranti a proporre sempre più prodotti di assistenza, come estensioni di garanzia e contratti di servizio, l'infedeltà dei clienti è in aumento anche nei primi anni di vita di una vettura.

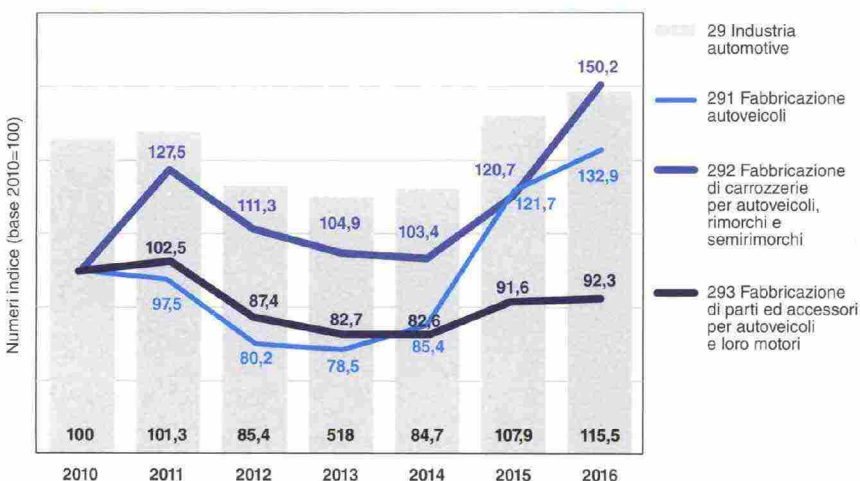
Concentrazione distributiva

I riparatori indipendenti possono, infatti, offrire operazioni di manutenzione a prezzi competitivi anche su vetture di recente immatricolazione senza pregiudicare la garanzia del costruttore in virtù degli effetti del Decreto Monti (si veda il servizio al riguardo pubblicato in altre pagine del Dossier) che si sente così spinto a invadere il campo dei grossisti indipendenti e a rafforzare le attività di riparazione adiacenti alle concessionarie che punta tra l'altro a portare sempre più sotto il proprio controllo. Una trasformazione già a uno stadio avanzato e andata avanti insieme alla concentrazione della rete distributiva se si pensa che i 50 top dealer italiani controllano già il 50% delle vendite di veicoli. Il resto è fatto di tante piccole aziende anche familiari che fanno salti mortali per far quadrare i conti. I costruttori, chi più chi meno, vedendo scendere le vendite del nuovo e resisi conto del business su cui poter mettere le mani, si sono organizzati per competere con i grossisti del ricambio anche per raggiungere meglio i riparatori indipendenti.

Organizzazioni capillari

PSA ha raggiunto un accordo proprio in questo senso con [AsConAuto](#) Logistica (si veda il servizio

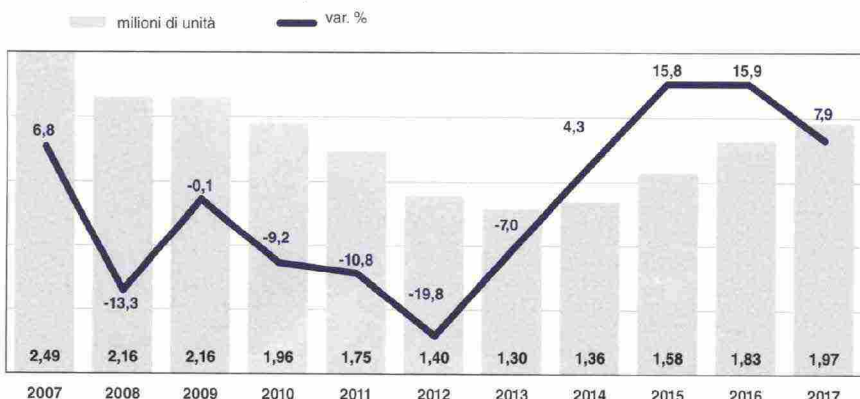
INDUSTRIA AUTOMOTIVE - INDICE DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE (base 2010=100)
Industria automotive: produzione industriale



Fonte: ANFIA su dati ISTAT, dati aggiornati ad ottobre 2017; Eurostat

11 anni di immatricolazioni

Immatricolazioni autovetture nuove, volumi e variazioni % annuali



Fonte: ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

Quanto vale il comparto. Nel 2017 immatricolazioni auto poco sotto i 2 milioni

In Italia sono 3.200 le imprese della filiera produttiva automotive, per un totale di 252.000 addetti diretti e indiretti (il 7% del settore manifatturiero) e 1,16 milioni se consideriamo il settore automotive "allargato". Il fatturato complessivo della filiera si attesta a 82 miliardi di euro, pari al 5% del Pil, mentre l'export vale 39 miliardi. Il fatturato della sola componentistica automotive vale circa 40 miliardi.

La bilancia commerciale dell'intero settore automotive ha un saldo negativo, ma se guardiamo alla sola componentistica il saldo è positivo da oltre 20 anni e vale 5,5 miliardi di Euro nel 2016, anno in cui l'export ha raggiunto il valore di 19,96 miliardi, in rialzo dello 0,3% rispetto al 2015.

Il settore è pure il primo investitore privato in ricerca e sviluppo, con una spesa del 3% del fatturato della sola produzione diretta. In Italia, sia la domanda interna, sia l'export hanno trainato la produzione di autoveicoli, portandola a oltre 1,1 milioni di unità nel 2016 (+9%) - che ci qualificano come il 6° Paese produttore in UE e l'8° in Europa - dopo il superamento della soglia del milione nel 2015, con ripercussioni positive sull'intera filiera nazionale. La crescita della produzione automotive in Italia è stata del 7% nel 2016, contro il +1,7% della produzione dell'industria nel suo complesso. Nel 2017 sono state vendute 1.971.590 auto, il 7,9% in più del 2016. "Con un numero di auto vendute molto vicino a 2 milioni, l'Italia recupera il rango di grande mercato mondiale che aveva perso durante la durissima crisi cominciata nel 2008, più grave e più lunga di quella del 1929", ha commentato il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Anche per l'Unrae, l'associazione delle case automobilistiche estere, "il 2017 si è finalmente riallineato al reale potenziale del mercato italiano". Chiude il 2017 con un segno positivo il gruppo Fca, grazie all'anno record di Jeep, trainato da Renegade e nuovo Compass, e alla forte crescita di Alfa Romeo con Giulia e Stelvio: in tutto 557.509 auto vendute in Italia nel 2017, il 5,52% in più dell'anno precedente e una quota pari al 28,29% (- 0,64%). Bene anche Fiat con un aumento del 4,3% delle vendite. Difficile fare previsioni sui futuri volumi produttivi in Italia e in Ue, condizionati dagli indirizzi della Commissione europea sui nuovi target di riduzione delle emissioni e dalle politiche nazionali che influenzano la domanda.

in altre pagine del Dossier) per meglio strutturare le vendite tramite un'organizzazione capillare che contrasti la bassa propensione alla domanda di parti di carrozzeria che molti artigiani preferiscono procurarsi rivolgendosi ai rottamatori. Ma i grossisti del ricambio non restano a guardare, si stanno anzi strutturando anch'essi ed evolvendo con maggiori economie di scala grazie alle loro dimensioni e all'offerta multi-brand nel mercato del prodotto "equivalente" dilatatosi con la riforma Monti entrata in vigore nei primi anni Duemila. Maggiore efficienza logistica, dunque, economica e di servizio, con reti d'assistenza partner diffuse sul territorio sono i target dei costruttori più determinati ad allargare il giro d'affari nell'after sales acquisendo un maggior controllo sull'intera filiera del service.

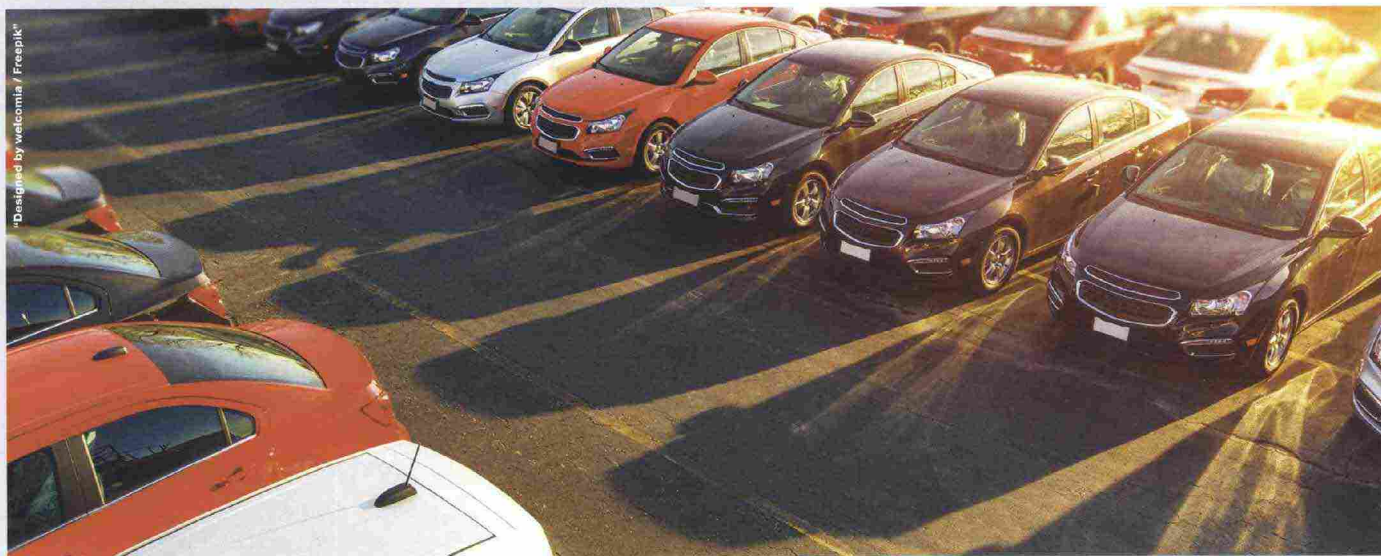
Italia a quota 2 milioni

Tornando al mercato italiano dell'automotive il settore ha fatto da traino alla ripresa della produzione industriale che se nel suo complesso negli ultimi due anni si è limitata al 3% nell'automotive ha segnato +6,9% sfiorando quota 2 milioni di immatricolazioni nel 2017. Un comparto molto vasto che dovrà tuttavia misurarsi con le scelte annunciate da FCA che intende produrre in futuro per quanto riguarda il nostro Paese solo modelli di fascia alta con i marchi Maserati, Alfa Romeo e Jeep affidando un ruolo di seconda linea a Fiat.

A rendere protagonista dell'economia nazionale l'automotive non è però tanto la produzione dei veicoli nuovi che come accennavamo si è ridotta negli ultimi anni (si veda il box a lato), quanto quella dei componenti, in sostanza l'indotto fatto di piccole e medie aziende che trovano uno sbocco nei mercati esteri. È qui dunque che la logistica già fortemente impegnata lo sarà probabilmente ancora di più negli scenari a medio termine che interessano la supply chain.

C'è bisogno di rilanciare

Una ragione in più, avvertita già dal precedente governo, per fare il punto sul settore che necessità d'investimenti per un rilancio deciso considerando i numeri in campo su produzione e impatto occu-



DOSSIER AUTOMOTIVE



"Designed by Evening, tao/freepik"

I costruttori non guardano solo all'elettrico

La trazione elettrica non è l'unica a poter offrire alternative ai tradizionali motori a benzina o gasolio. Si sintetizza così la posizione di Anfia, l'associazione della filiera dell'industria automobilistica, che conduce azioni a livello istituzionale partecipando anche alla consultazione pubblica sulla SEN (Strategia Energetica Nazionale), convinta che sia necessario mantenere il rispetto della neutralità

tecnologica tramite lo sviluppo dei carburanti alternativi, il rinnovo del parco e la diffusione di nuovi modelli di mobilità. Anfia prosegue anche nel supporto alle politiche per gli investimenti nel settore dell'autotrasporto, essendo a favore dello sviluppo di una logistica sostenibile che avvenga anche attraverso il rinnovo delle flotte in circolazione con veicoli industriali a trazione

alternativa, con rimorchi e semirimorchi per il trasporto intermodale e con la sempre maggiore diffusione di tecnologie a bordo veicolo che ne incrementino la sicurezza. Per rendere più efficiente la logistica delle merci e ridurre il numero di veicoli sulle strade, dal 2008 Anfia, con i suoi associati produttori di rimorchi e con Iveco, sta portando avanti il Progetto Diciotto, finalizzato a sperimentare

in Italia gli effetti derivanti dall'allungamento a 18 metri degli autoarticolati, dall'attuale valore standard di 16,5 metri. I risultati di quasi 10 anni di sperimentazione (oggi circolano in Italia 30 veicoli del 2009/2010 e 300 del 2014/2015) hanno dimostrato il successo di questa tipologia di veicolo in termini di convenienza economica, logistica, prestazioni su strada, manovrabilità e sicurezza.

Produzione nazionale ed export autoveicoli

Domestic production and export of motor vehicles
Autovetture/Passenger cars

Volumi	Produzione	Var.%	Exportazione	Var.%	% export su prod
Volums	Production	% Chg	Export	% Chg	% export on prod
2007	910.860	2,1	373.177	1,9	41,1
2008	659.221	-27,6	279.670	-25,3	42,4
2009	661.100	0,3	251.038	-10,2	38,0
2010	573.169	-13,3	231.557	-7,8	40,4
2011	485.606	-15,3	203.769	-12,0	42,0
2012	396.817	-18,3	174.514	-14,4	44,0
2013	388.465	-2,1	169.576	-2,8	43,7
2014	401.317	3,3	189.112	11,5	47,1
2015	663.139	65,2	385.738	104,0	58,2
2016	712.971	7,5	398.277	3,3	55,9

Fonte: Case Costruttrici / Source Carmakers

La produzione di autovetture complete e autotelai si è ridotta del 50% nel decennio 2007-2016, rispetto alla produzione del decennio precedente. La crisi economica e il conseguente calo dei consumi, in particolare di beni durevoli quali l'automobile, sia in Italia che in Europa, ne hanno accentuato la contrazione a partire dal 2008. Complessivamente sono stati prodotti 1.103.305 autoveicoli. Nel 2015 l'export di autovetture è raddoppiato rispetto ai volumi del 2014. Nel 2016 il 65% dei veicoli prodotti in Italia è stato esportato, soprattutto verso i Paesi Europei.

pazionale anche per ciò che ha intorno, logistica compresa ovviamente.

Secondo Anfia, l'associazione che raccoglie le imprese della filiera automotive, nel 2017 la produzione ha superato negli stabilimenti italiani il milione di veicoli se s'includono i commerciali leggeri in crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente e in recupero nel triennio. L'occupazione invece stenta e non raggiungerà la saturazione negli impianti FCA entro l'anno come preventivato. I livelli produttivi potrebbero e dovrebbero migliorare soprattutto se visti in rapporto a quanto avviene in altri paesi Ue che mostrano un trend molto diverso. In Germania e Spagna a fronte di una nuova vettura immatricolata si producono rispettivamente 1,71 e 2,05 auto. In Francia e nel Regno Unito invece il rapporto è di 1 vettura immatricolata e rispettivamente 0,81 e 0,64 prodotte. In Italia il rapporto scende a 0,39.

Veicoli circolanti

	Volumi	Δ% 2017/2016
Autovetture/Passenger Cars	38.520.321	+ 1,7%
Autocarri merci/Good lorries	4.083.348	+ 1,6%
Autoveicoli Speciali/Special Vehicles	722.089	+ 2,1%
Trattori stradali/Road Tractors	173.057	+ 6,8%
Autobus/Buses	99.100	+ 1,3%
Totale Autoveicoli/Motor Vehicle Total	43.597.915	+ 1,7%
Rim-Semirimorchi >3500 kg/Trailer&Semitr. >3500 kg	379.540	+ 3,9%
Motocicli/Motorcycles	6.689.911	+ 1,3%
Motocarri e quadricli/Three-wheelers and quadricycles	343.957	- 1,0%

Fonte: ANFIA

La discesa della produzione

L'Italia è il 6° produttore di autoveicoli dell'Ue, dietro a Germania, Spagna, Francia, Regno Unito, Repubblica Ceca.

La produzione in Ue nel 2016 è stata di 16,8 milioni di autovetture (+2,8% sul 2015), il 23% della produzione mondiale di auto.

Ancora qualche numero per comprendere la situazione in Italia: la produzione complessiva di autovetture e autotelai si è ridotta del 50% nel decennio 2007-2016, rispetto alla produzione del decennio precedente.

La crisi economica e il conseguente calo dei con-

Qui dilaga l'Internet of Things

La proliferazione dei dispositivi che compongono l'Internet of Things investendo i processi industriali conduce a una trasformazione degli stabilimenti nel segno della digitalizzazione e iperconnettività, con significative conseguenze sui modelli organizzativi e sull'evoluzione delle competenze della forza lavoro soprattutto nell'automotive, con implicazioni nuove e complesse in termini di gestione di enormi quantità di dati. Importanti modifiche hanno inciso profondamente sulle strutture organizzative delle aziende

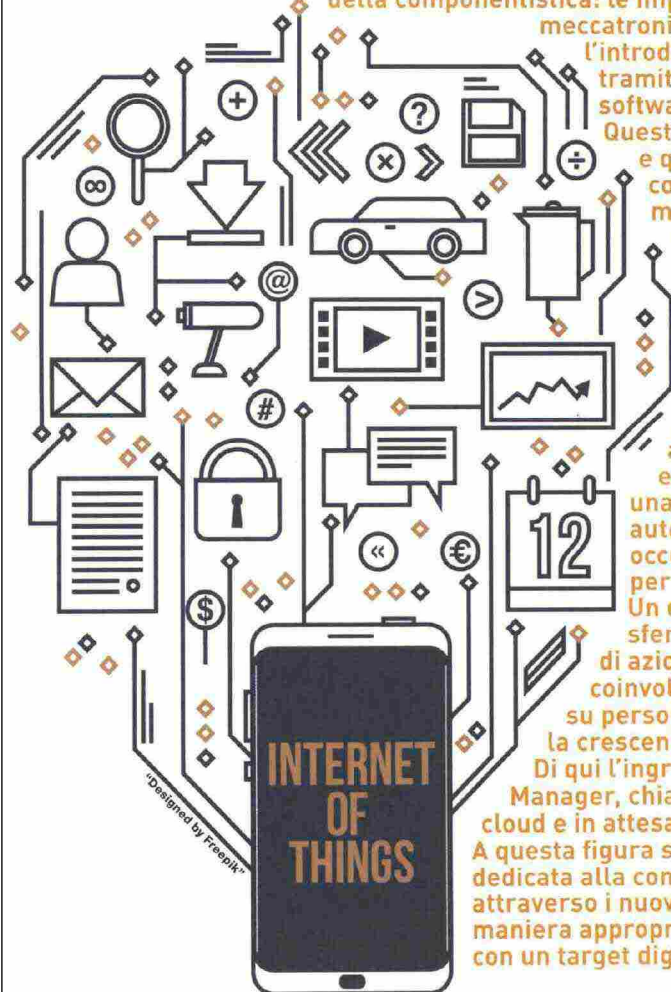
della componentistica: le imprese meccaniche, ad esempio, si trasformano in meccatroniche. L'integrazione con l'elettronica comporta l'introduzione in azienda di tecnici elettronici, a volte tramite l'acquisizione diretta di aziende produttrici di software di sviluppo prodotto.

Questo accade anche perché cambia il prodotto auto e quindi il modo di progettarlo, ad esempio in conseguenza di una crescente penetrazione di mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa (si pensi alle vetture elettriche e ibride plug-in che "nascono digitali"), prima ancora che della diffusione massiva del veicolo connesso e del veicolo a guida autonoma.

L'altro grande cambiamento è rappresentato dalla gestione digitale di tutti i processi aziendali che Industry 4.0 trascina con sé. Le aziende non sempre dispongono di competenze adeguate in questo senso. Per gli operai, ad esempio, la digitalizzazione comporta non solo una riflessione sulle ricadute di una crescente automazione dei processi in termini di forza lavoro occupata ma pure l'acquisizione di nuove competenze per lavorare sulle linee di produzione automatizzate. Un discorso analogo vale per tutti i processi legati alla sfera delle operation, che per evolvere necessitano di azioni formative mirate su tutte le figure aziendali coinvolte, a cui si aggiunge l'esigenza di poter contare su personale in grado di leggere, analizzare e processare la crescente mole di dati che la digitalizzazione fornisce.

Di qui l'ingresso in scena di un nuovo profilo: quello del Data Manager, chiamato a gestire questa mole di dati disponibili in cloud e in attesa di essere valorizzati.

A questa figura si affianca quella del Digital Manager, figura dedicata alla comunicazione dell'azienda e dei suoi brand attraverso i nuovi canali digitali, quindi in grado di utilizzare in maniera appropriata piattaforme digitali e social e interfacciarsi con un target digital.



Designed by Freepik

DOSSIER AUTOMOTIVE

Nuove immatricolazioni

	2017	Δ% 2017/2016
Autovetture/Passenger Cars	1.971.590	+ 8,0%
VCL ≤3500 kg/LCV ≤3400 kg di cui camper	193.178 5.032	+ 3,5% + 20,4%
Autocarri >3500 kg/Truc sk >3500 kg	24.075	+ 2,1%
Autobus/Buse	3.380	+ 17,8%
Totale Autoveicoli/Motor Vehicle Total	2.192.223	+ 6,8%
Rimorchi ≤ 3500 kg/Trailers ≤3500 kg	16.766	- 0,2%
Rimorchi > 3500 kg/Trailers >3500 kg	1.541	+ 9,8%
Semirimorchi > 3500 kg/Semi Trailers >3500 kg	14.597	+ 9,2%

Fonte: ANFIA

Trade componenti e parti per autoveicoli

	Valore in € Value in €	Δ% 2017/2016
Export	21.210.231.741	+ 6%
Import	15.444.728.273	+ 6%
Balance	5.765.503.468	+ 6%

Fonte: ANFIA



"Designed by welcomia/freepik"

I big della distribuzione aumentano la loro quota nella ricambistica

Sostanzialmente stabile il mercato italiano della ricambistica aftermarket nel 2017, con l'eccezione dei componenti elettrici ed elettronici che hanno perso il 7,5% secondo il "Barometro Aftermarket" di Anfia, l'associazione di imprese attive nella filiera dell'automotive. Il fatturato del comparto ha segnato nel complesso -1% sul 2016 a sua volta sceso del 3,6%. A un primo trimestre positivo (+1,1%) ha fatto seguito un secondo trimestre negativo (-1,8%) seguito anche dal terzo e dal quarto con segno meno (0,9 e 1,2 rispettivamente). Commenta Carlo Covini, responsabile dell'Area After market Anfia: "In termini di volumi il 2017 non ha visto grossi scostamenti con l'anno precedente. Ma se questo è vero nella globalità non altrettanto si può dire a livello cliente. Si assiste infatti giornalmente a una concentrazione dei volumi presso le strutture di maggiori dimensioni e più organizzate. Il significativo ingresso di capitali stranieri in alcune tra le più grandi strutture della distribuzione italiana è uno dei fattori chiave che portano il nostro mercato a seguire le logiche e l'organizzazione dei principali mercati europei".

sumi, in particolare di beni durevoli quali l'automobile, sia in Italia che in Europa, ne hanno accentuato la contrazione a partire dal 2008. Nel 2015 l'export di autovetture è però raddoppiato rispetto ai volumi del 2014. E nel 2016 il 65% dei veicoli prodotti in Italia è stato esportato, soprattutto verso i Paesi Europei.

Un mercato stabile

Secondo l'associazione dei costruttori aderente a Confindustria sono 38 milioni circa le auto in circolazione in Italia la cui età media, in conseguenza della crisi, è cresciuta.

Ciononostante la quantità di ricambi venduti non ha subito negli anni grandi incrementi sia perché i chilometraggi non sono aumentati sia perché gli intervalli di manutenzione, tra un tagliando e l'altro, si sono ampliati in virtù di una maggiore efficienza dei modelli proposti dai costruttori: se 15-20 anni fa certi veicoli a trazione diesel dovevano essere "tagliandati" ogni 10mila km, ora devono esserlo a 25/30mila.

Incrociandosi, i diversi fenomeni fanno sì che il mercato dei ricambi rimanga sostanzialmente stabile e incidano più che altro sulle vendite le condizioni meteo, nel senso che a seguito di un inverno particolarmente rigido tende ad alzarsi la domanda di parti di carrozzeria danneggiate. Cresce anche il noleggio a lungo termine i cui gestori, per contenere i costi di manutenzione, sono tentati dal rivolgersi al ricambio non originale. A loro interessa che il veicolo non abbia particolari problemi in quei pochi anni durante i quali è utilizzato, dopo di che in genere il mezzo è rivenduto sul mercato dell'usato. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA