

Istituto nazionale
per il Commercio Estero

Nota settoriale
GERMANIA



**Industria
automobilistica
in Germania
2010**

INDICE

Premessa: fonti di riferimento	3
1. Riepilogo	4
2. Analisi dettagliata del mercato	6
2.1. Volume di mercato	6
2.1.1 Nuove immatricolazioni	9
2.1.2 Parco automobili	10
2.2 Situazione attuale del mercato	11
2.2.1 Produttori automobilistici	12
2.2.2 Subfornitori automobilistici	13
2.2.3. Settore commerciale automobilistico	16
2.2.4. Gruppi di rivenditori	16
2.3 Canali di distribuzione e commercializzazione	16
2.3.1 Rivendita di ricambi per automobili	17
2.4. Previsioni e tendenze	17
2.4.1 Elettromobilità	18
2.4.2 Aumento delle cooperazioni	18
2.5 Ricerca e sviluppo	19
2.6 I più importanti operatori del mercato	20
3. Fiere	22
4. Associazioni	23
5. Riviste	24

Premessa: fonti di riferimento

Per l'elaborazione della nota settoriale sull'industria automobilistica si è ricorsi alle seguenti fonti:

- ACEA (Associazione dei costruttori europei di automobili)
- KBA (Istituto Federale della Motorizzazione), VDA (Associazione dell'Industria Automobilistica), Ufficio Federale di Statistica
- PWC (Price Waterhouse Coopers, azienda americana di analisti), KPMG (Klynveld Peat Marwick Goerdeler, operatore di servizi finanziari)
- Automobil-Produktion (rivista sulla produzione automobilistica)
- Genios (azienda di informazioni per la stampa, l'economia ed il management)
- Autohaus-Online (rivista sulle case automobilistiche)
- Kfz-Betrieb (rivista sulle imprese automobilistiche)
- Istituti bancari VR, edizioni Istituto Bancario Sparkasse
- Studio Shell, DAT-Report (ricerche di mercato nel settore automobilistico)
- IGM (Industriegewerkschaft Metall, Sindacato Industriale Metalmeccanico)

La nota settoriale presente è da intendersi quale aggiornamento statistico della nota settoriale "Industria automobilistica in Germania 2009", pubblicata nel mese di luglio 2009, e quale fonte informativa riguardo la situazione del mercato automobilistico a seguito della crisi economica mondiale.

Nota elaborata dall'agenzia:
SVP-Deutschland AG
69115 Heidelberg

Gli articoli e le rappresentazioni grafiche e tabellari contenuti in questo documento sono protetti dal copyright del rispettivo editore, eccettuati i casi in cui sono contrassegnati dal copyright di SVP.

Istituto nazionale per il Commercio Estero, Ufficio di Düsseldorf
Sezione Beni Strumentali

Oststr. 10
40211 Düsseldorf
Tel. 0049 (0)211 - 38799 - 0
Fax 0049 (0)211 - 38799 - 63
industrie.dusseldorf@ice.it
<http://www.ice.gov.it/paesi/europa/germania/>

SUPERVISIONE TECNICA:
SIMONA BERNARDINI, VICE DIRETTORE
ROLF VOSS – SENIOR TRADE ANALYST ICE DÜSSELDORF

NOVEMBRE 2010

1. Riepilogo

Secondo le informazioni dell' "Istituto Federale della Motorizzazione", in Germania il parco complessivo di veicoli ammontava a 58.199.360 unità in data 1 gennaio 2010 (57.571.154 in data 1 gennaio 2009). L'83,2 % era costituito da autovetture, il 4,8 % da camion ed il restante 12 % da motociclette, corriere, trattori e altri veicoli.

Le principali aziende di produzione automobilistica in Germania sono Volkswagen (VW), Audi, Daimler, BMW, Ford, Porsche e Opel. La Volkswagen, il maggior produttore anche su scala europea, si è posto un obiettivo molto ambizioso per il 2018: superare la Toyota, diventando leader mondiale di mercato. Dopo la flessione registrata lo scorso anno dal gruppo Volkswagen, l'azienda ha recuperato terreno ed ha buone possibilità di aumentare i profitti dello scorso anno del marchio chiave VW, raggiungendo i 28,6 miliardi di Euro nel primo trimestre 2010. È soprattutto la grande richiesta proveniente dalla Cina a far superare la quota del 60% delle forniture VW.

Il segmento premium della VW è occupato dai suoi marchi Audi e Porsche. Soprattutto l'Audi ha potuto aumentare del 30% i suoi profitti nel primo trimestre 2010, raggiungendo i 478 milioni di Euro, mentre il fatturato dell'azienda è salito del 23,3 %, attestandosi a 8,26 miliardi. All'inizio dello scorso anno la Porsche aveva cercato di assorbire la Volkswagen, acquisendone poco più del 50% ed avendo poi intenzione di aumentare la quota di partecipazione al 75%. Il tentativo d'acquisto della VW da parte il produttore automobilistico di Stoccarda non è andato però a buon fine e in seguito quest'ultimo si è ritrovato in difficili condizioni finanziarie che ha potuto superare solamente grazie al saldo dei debiti tramite un'iniezione finanziaria del peso di alcuni miliardi da parte di VW, in modo che il costruttore di auto sportive possa essere integrato nel gruppo VW a partire dal 2011.

Per questo produttore di prima categoria il 2009 è stato pertanto un anno difficile. BMW e Daimler hanno perso quote di mercato, non potendo trarre profitto dagli incentivi alla rottamazione. Nel corso della normalizzazione del mercato, tuttavia, questi marchi premium hanno potuto recuperare nel 2010 con ritmo superiore alla media. BMW, Daimler ed anche Audi hanno assunto un passo sostenuto durante l'anno. Le vendite di Audi sono state addirittura superiori a quelle della Daimler. Stando alle cifre di vendita, il maggiore produttore della fascia alta è la BMW, che nel 2010 intende smerciare ben 1,3 milioni di veicoli in tutto il mondo.

Il futuro della Opel è stato invece determinato a lungo dalle incertezze. A causa delle tensioni finanziarie della casa madre americana GM, originariamente era prevista la vendita della ditta di Rüsselsheim. Adesso la General Motors ha deciso invece di tenere la Opel e di gestirla sotto la propria regia. La Opel è destinata a svolgere un ruolo guida all'interno del gruppo GM soprattutto in tema di elettromobilità. Nel quadro del risanamento, la Opel si batte per ottenere sussidi statali dell'importo complessivo di 1,8 miliardi di Euro, di cui 1,3 miliardi dovrebbero provenire dalle casse tedesche. Fino ad ora, però, solo la Gran Bretagna si è impegnata a versare 300 milioni di Euro.

Se non ci si limita ad osservare solo le cifre di vendita dei produttori automobilistici e si getta uno sguardo anche alle strade tedesche, ci si rende conto che il marchio automobilistico incontrato più frequentemente è quello della Volkswagen (VW). Il parco macchine complessivo di VW è attualmente di 8,8 milioni di veicoli (+0,5%). I parchi macchine della Opel, pari a 5,3 milioni (-3,9%) e della Ford, di 3,5 milioni (-2,7%) hanno invece subito un calo.

Tra gli operatori del settore premium, la Mercedes è in vetta con 3,9 milioni di veicoli (+1,8%), davanti alla BMW/Mini con 2,8 milioni (+3,3%) e all'Audi con 2,6 milioni (+2,1%). Tra gli operatori stranieri è in testa la Renault/Dacia con 2,2 milioni di veicoli, seguita da Toyota (1,3 milioni), Peugeot (1,2 milioni), Fiat (1,2 milioni) e Skoda (1,0 milioni).

2. Analisi dettagliata del mercato

2.1. Volume di mercato

Il mercato automobilistico tedesco ha raggiunto una quota complessiva di 41.737.627 autovetture (dati del 1° gennaio 2010), il che implica un aumento dell'1% rispetto all'anno precedente. La quota di proprietari privati di automobili è aumentata dai 37.168.026 nel 2009 agli attuali 37.645.234. In seguito agli ecoincentivi sovvenzionati dallo stato, l'età media dei veicoli è diminuita da 8,2 a 8,1 anni.

Dati chiave dell'industria automobilistica in Germania				
	2009	Variazione % 09/08	2008	2007
Produzione di autoveicoli				
Fatturato (in milioni di Euro)	207.750	-18,0	253.285	203.228
Fatturato nazionale (esente IVA)	75.589	-9,1	83.134	58.770
Fatturato estero	132.161	-22,3	170.151	143.815
Dipendenti (media annua)	406.408	-2,2	415.404	383.050
Produzione di ricambi e accessori per automobili				
Fatturato (in milioni di Euro)	49.922	-26,0	67.418	75.700
Fatturato nazionale (esente IVA)	33.645	-24,0	44.281	42.200
Fatturato estero	16.277	-29,6	23.137	33.500
Dipendenti (media annua)	285.089	-4,6	298.944	321.700
Fonte: statistica VDA (Associazione dell'industria automobilistica tedesca)				

Produzione, importazioni ed esportazioni

Automobili				
[unità]				
	2009	Variazione % 09/08	2008	2007
Produzione nazionale	4.964.523	-10,3	5.532.030	5.709.139
Esportazioni	3.425.626	-17,1	4.131.660	4.303.754
Quota esportazioni [percentuale della cifra di produzione]	68,8 %	-	74%	75%
Importazioni (compresi i veicoli usati)	2.322.000	+15,0	2.019.724	2.206.533
Produzione di fabbricanti tedeschi all'estero	4.857.978	-8,1	5.286.699	-
Quota dei produttori automobilistici tedeschi rispetto alla produzione mondiale	17,4%	-	17,4%	-

Fonte: statistica VDA (Associazione dell'industria automobilistica tedesca), Statistica ufficiale del commercio estero

In Europa, la Germania occupa il primo posto tra le nazioni produttrici di automobili, seguita da Francia e Spagna. L'Italia si trova al settimo posto nella lista dei produttori europei, con un volume di 661.100 unità nel 2009.

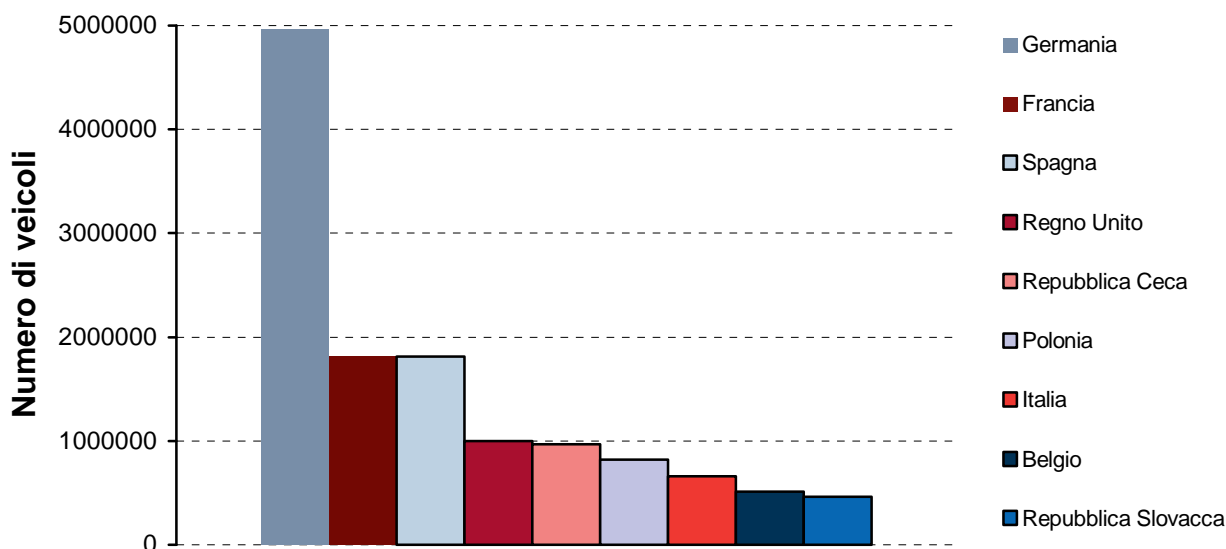


Diagramma 1: produzione nazionale di automobili in diversi Paesi – aggiornamento 2009

Fonte: ACEA (Associazione dei costruttori europei di automobili), Associazioni automobilistiche nazionali

Nel 2009 la Germania ha esportato verso i Paesi dell'Europa occidentale ca. il 61% (= 2.087.168 veicoli) delle automobili prodotte. 567.234 auto sono state destinate al mercato britannico (-14,7%), 383.076 a quello italiano (-5,5%), 317.486 al mercato francese (-7,0%) e 189.278 a quello spagnolo (-19,4%).

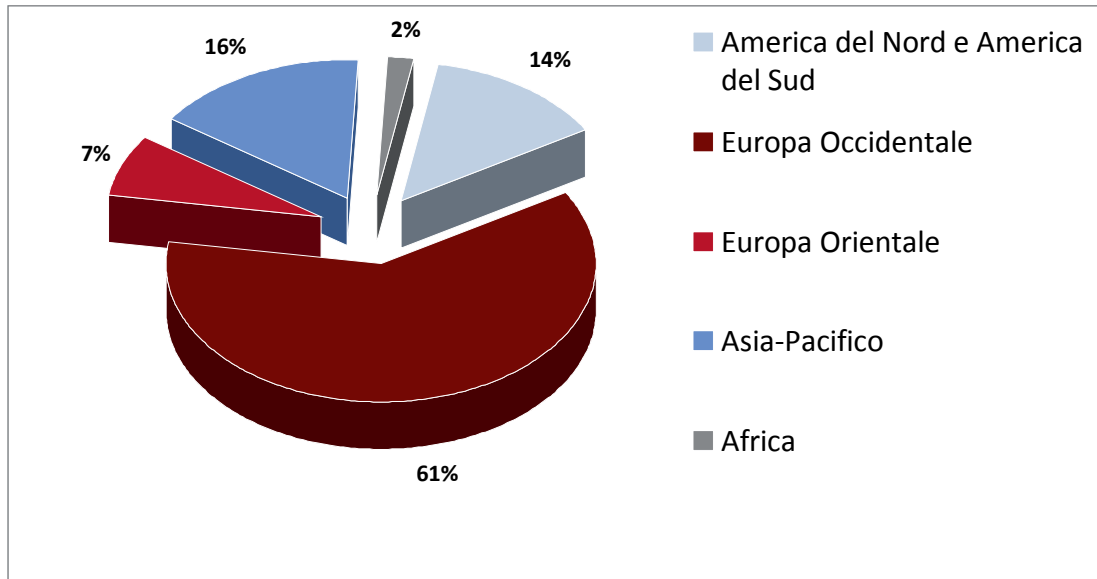


Diagramma 2: esportazioni mondiali di automobili dalla Germania nel 2009
Fonte: VDA (Associazione dell'industria automobilistica tedesca)

2.1.1 Nuove immatricolazioni

Per quanto riguarda le nuove immatricolazioni di automobili, nel 2009 si è registrato un aumento del 23,2% a seguito degli ecoincentivi alla rottamazione. È stata evidente la tendenza verso le auto di piccola cilindrata, per cui gli aumenti dei produttori si sono distribuiti con quote diverse.

Le nuove immatricolazioni dei primi cinque mesi di quest'anno sono state di 1.179.531 auto (2009: 1.632.294). Rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, ciò corrisponde ad un calo di circa il 28%.

Automobili*				
[unità]				
	2009	Variazione % 09/08	2008	2007
Nuove immatricolazioni	3.807.175	+23,2	3.090.040	3.148.163

Fonte: KBA (Istituto Federale della Motorizzazione)

* A partire dal 2005 i veicoli con uso previsto particolare (caravan, ambulanze, ecc.) fanno parte della categoria "automobili"

Se si osservano le nuove immatricolazioni di automobili si riconosce che nei Paesi con ecoincentivo (detto anche incentivo alla rottamazione) quali Germania, Francia e Italia, nel 2009, anno della crisi, si è registrato un aumento o una stagnazione. Altre nazioni sono state caratterizzate da flessioni nel settore auto.

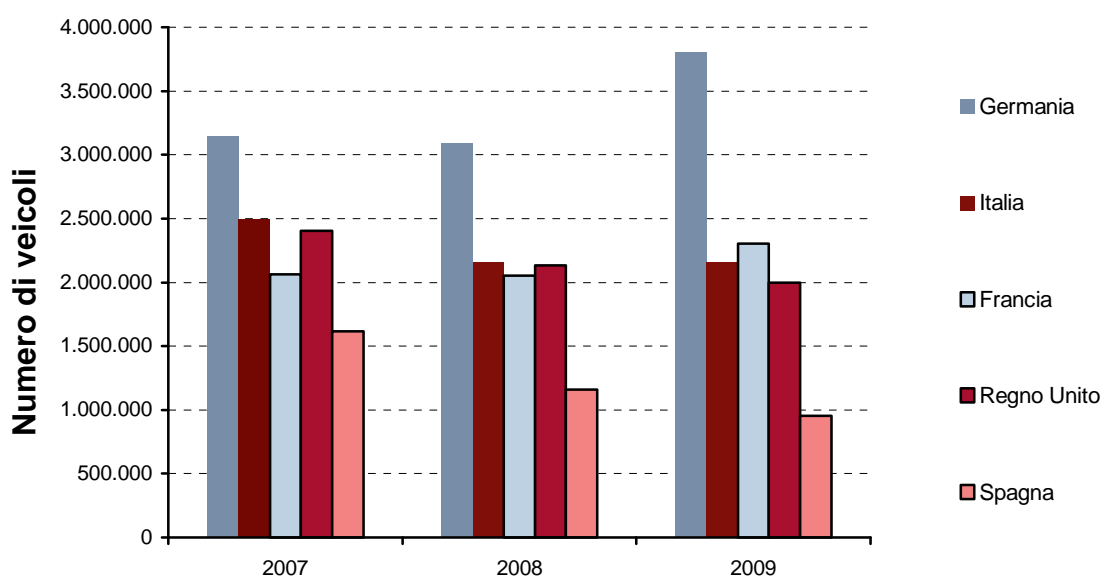


Diagramma 3: nuove immatricolazioni di automobili nei più importanti Paesi acquirenti – dal 2007 al 2009

Fonte: ACEA (Associazioni automobilistiche nazionali)

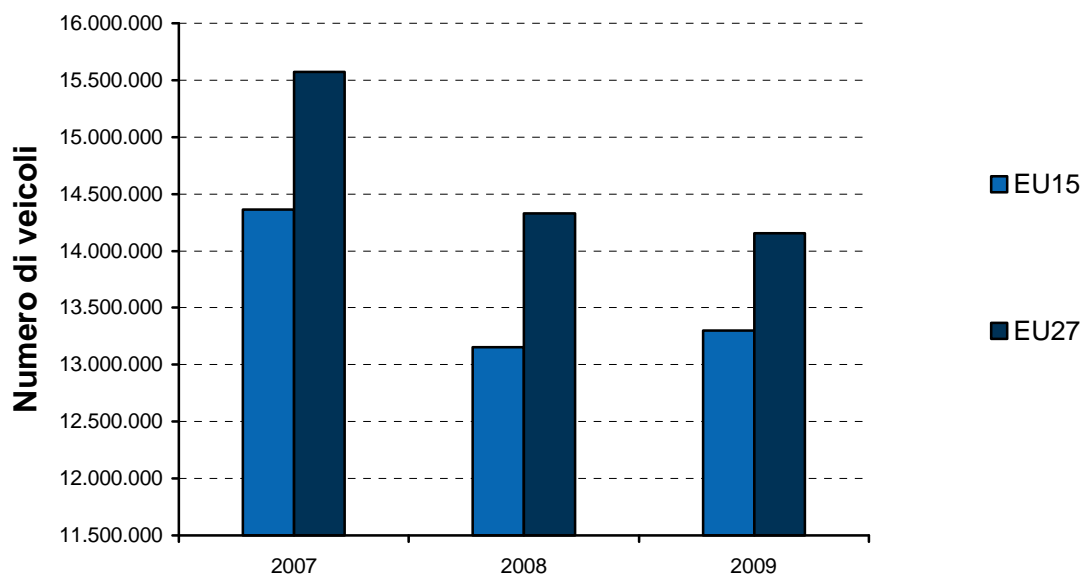


Diagramma 4: nuove immatricolazioni di automobili in Europa – dal 2007 al 2009
Fonte: ACEA (Associazioni automobilistiche nazionali)

2.1.2 Parco automobili

In Germania il parco automobili è aumentato dell'1% da gennaio 2009 a gennaio 2010. Oltre la metà di tutti gli autoveicoli sono stati immatricolati nei tre länder federali Renania settentrionale-Vestfalia (8,9 milioni), Baviera (6,9 milioni) e Baden-Württemberg (5,7 milioni). L'ultima posizione è occupata dalla città stato di Brema, con 261.172 auto immatricolate fino al mese di gennaio 2010.

Automobili*					
[unità]					
	1.1.2010	Variazione % 10/09	1.1.2009	1.1.2008	1.1.2007
Parco macchine (compresi i veicoli temporaneamente ritirati dal traffico)	41.737.627	+1,0	41.321.171	41.321.171	41.183.594

Fonte: KBA (Istituto Federale della Motorizzazione)
 * con costruzione normale e speciale; comprese

2.2 Situazione attuale del mercato

A causa della crisi mondiale che ha colpito il settore finanziario ed economico, il governo federale tedesco ha varato diversi pacchetti congiunturali, per controbilanciarne gli effetti.

Gli ecoincentivi (incentivi alla rottamazione), della portata di cinque miliardi di Euro, hanno dato impulsi positivi agli acquisti di automobili nuove, dopo la flessione registrata nel 2009. Grazie al sussidio dell'importo di 2.500 Euro all'acquisto di un'automobile nuova, è stato così possibile sovvenzionare complessivamente 2.000.000 di nuovi acquisti in Germania. La somma era destinata a coloro che hanno consegnato per la rottamazione un'auto dell'età di almeno nove anni, sostituendola con l'acquisto di una nuova conforme come minimo ai requisiti della norma Euro 4.

Riassumendo si può affermare che la corsa al pacchetto congiunturale II sia stata enorme. Poco prima di concludersi, nel mese di agosto 2009 gli incentivi alla rottamazione avevano stimolato notevolmente le vendite di auto in Germania. Con un aumento delle nuove immatricolazioni pari al 23,2%, nel 2009, si sono registrati complessivamente 3,8 milioni di automobili nuove. Lo sviluppo è stato influenzato soprattutto dagli acquirenti privati. Parallelamente si è verificato uno spostamento nella struttura del mercato, in quanto la quota di immatricolazioni private è aumentata notevolmente, dal 40,2% nel 2008 al 62,7%, mentre le immatricolazioni aziendali per le auto di servizio si sono notevolmente ridotte a causa della crisi economico-finanziaria.

Le misure di incentivo, conclusesi a settembre 2009, non hanno favorito in ugual misura tutti i produttori. Sono stati avvantaggiati soprattutto i costruttori di automobili di piccola cilindrata, che hanno registrato enormi aumenti delle vendite, pur dovendo dire che si è trattato in modo particolare di ditte straniere. Ma anche i produttori tedeschi di grandi volumi hanno potuto ottenere una fetta di questo mercato.

Tra i veicoli più venduti nel 2009, la VW Golf si è classificata al primo posto, seguita a grande distanza dalla Polo. Anche la Fabia della Skoda, la Corsa e l'Astra della Opel e la Fiesta della Ford hanno potuto incrementare le vendite. Le auto più economiche, a basso consumo di carburante e con emissioni ridotte di CO₂, sono state indubbiamente le vincitrici, mentre i veicoli di fascia medioalta, di fascia alta e le auto da corsa nel 2009 sono stati tra i perdenti.

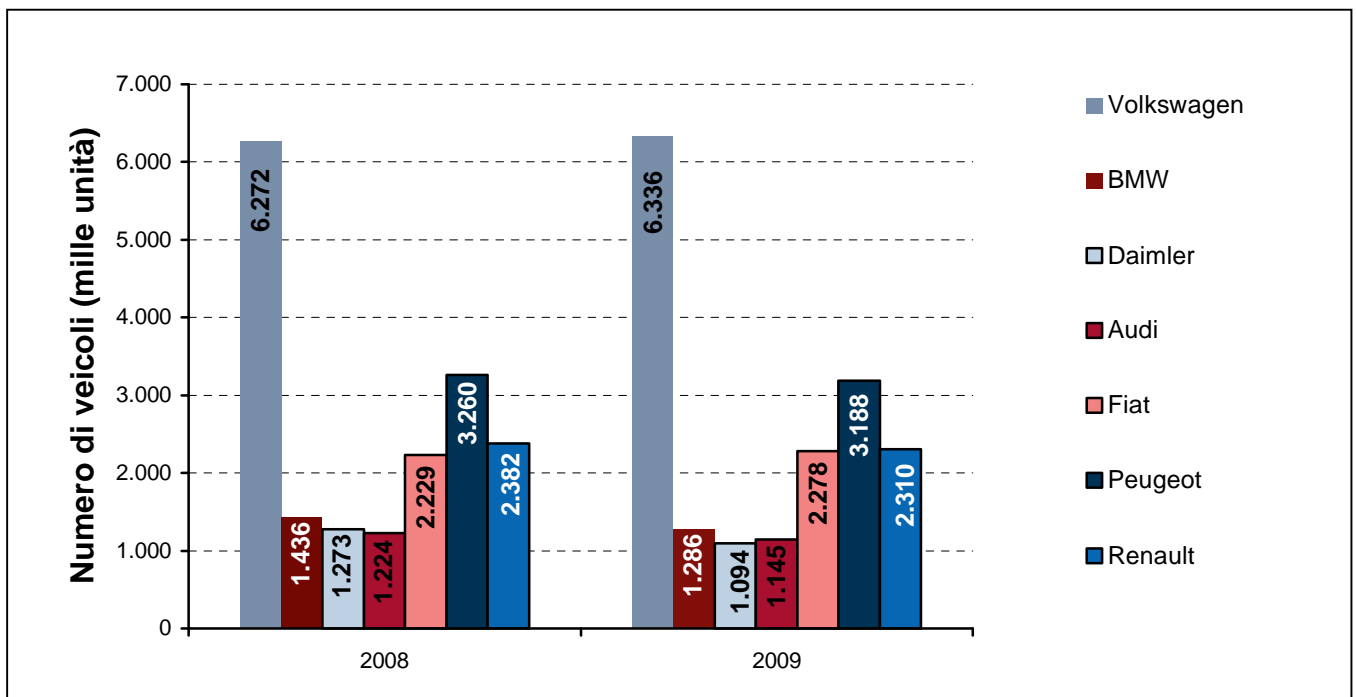


Diagramma 5: vendita di automobili nuove dei produttori automobilistici nel 2008 e nel 2009.
Fonte: IGM (Sindacato industriale metalmeccanico), relazioni commerciali degli OEM

Tra gli altri perdenti del 2009 si annovera anche il mercato dell'usato in Germania, letteralmente a terra insieme ai produttori premium.

2.2.1 Produttori automobilistici

Ancora all'inizio di quest'anno molti esperti avevano previsto un forte calo nel settore dell'industria automobilistica tedesca. Si prevedeva che lo stimolo degli ecoincentivi alla rottamazione dell'anno precedente avesse anticipato molti acquisti di automobili, a scapito quindi del fatturato del 2010, di conseguenza in flessione. Gli attuali sviluppi mostrano però un quadro meno cupo rispetto a quanto ipotizzato inizialmente. I mercati di esportazione dell'industria automobilistica tirano e nel primo semestre 2010 l'export di auto tedesche è aumentato del 44%, raggiungendo i 2,16 milioni di veicoli. Si calcola però che la crescita del secondo semestre sarà inferiore. La crescita viene incentivata soprattutto da mercati quali gli USA, la Cina, il Giappone e l'India. Essi hanno registrato un aumento a due cifre, mentre le nuove immatricolazioni nei 27 Paesi UE tendono a diminuire.

Gli ordini ricevuti dall'estero nei primi sei mesi del 2010 erano contrassegnati da una crescita del +28% e, secondo le previsioni del settore, nel 2010 l'export complessivo aumenterà come minimo di un quinto, raggiungendo i 4,2 milioni di veicoli. Per la produzione nazionale si prevede quest'anno un tasso di aumento del 10% circa.

USA e Cina, i mercati automobilistici più grandi del mondo, contribuiscono a mantenere elevata la domanda di auto tedesche. Ne traggono profitto principalmente i produttori premium Audi, Mercedes e BMW.

2.2.2 Subfornitori automobilistici

Molti fornitori automobilistici tedeschi hanno dovuto lottare molto durante la crisi, anche se la temuta ondata di fallimenti non ha colpito il settore e nonostante la debole situazione di capitale proprio, dovuta spesso all'esitazione nella concessione di prestiti. In Germania sono state vittime dell'insolvenza circa 75 subfornitori, di cui la maggior parte con dei fatturati di oltre 100 milioni di Euro/anno. Molti fornitori si sono uniti ad altri partner per superare la situazione di emergenza e per riposizionarsi dal punto di vista strutturale e strategico.

Il settore è riuscito a creare lo scorso anno un'eccedenza di capacità di ben il 30%, che va ora eliminata. Per quest'anno si prevede un aumento della produzione dal cinque al dieci per cento.

Bosch, il subfornitore automobilistico numero uno al mondo, nel 2009 ha dovuto far fronte ad una perdita ex tasse di -1,2 miliardi di euro, mentre il fatturato è diminuito del 15%, scendendo a 38,2 miliardi di Euro. Le attuali previsioni, però, sono di nuovo rosee. Bosch prevede un aumento del fatturato del 10% nel 2010 e anche Continental, che sta ancora lottando accanitamente contro l'acquisto da parte della Schaeffler, ha riportato il fatturato ai livelli precedenti alla crisi.

Alcuni fornitori, quali ZF Friedrichshafen prevedono per quest'anno addirittura degli utili.

Statistica del commercio estero per componenti selezionati di automobili nel 2009 e nel 2008

Importazioni ed esportazioni di ricambi e accessori auto in Germania nel 2009					
Codice merceologico	Descrizione	All'interno degli Stati EU27		All'esterno degli Stati EU27	
		Import [in migliaia di Euro]	Export [in migliaia di Euro]	Import [in migliaia di Euro]	Export [in migliaia di Euro]
870810	Paraurti e ricambi relativi	176.912,8	329.837,8	72.462,0	204.271,4
870821	Cinture di sicurezza	337.137,0	96.813,1	3.245,1	43.238,3
870829	Ricambi di carrozzeria ed altri accessori relativi (anche per la cabina di guida)	3.307.049,8	2.766.487,2	372.994,6	1.541.264,0
870830	Freni e servofreni; ricambi relativi	1.693.363,4	1.726.322,5	187.850,6	802.906,9
870840	Scatole del cambio e ricambi relativi	1.450.682,0	2.332.163,7	442.483,6	1.719.254,4
870850	Assi motore con differenziale, provvisti anche di altri dispositivi di trasmissione della potenza e assi non motorizzati; pezzo relativi	818.981,1	1.209.524,4	73.261,1	548.587,4
870870	Pneumatici, ricambi relativi e accessori	836.642,0	654.395,8	220.305,8	239.353,4
870880	Sistemi di sospensione e ricambi relativi (compresi gli ammortizzatori)	351.938,6	692.164,3	118.005,4	463.808,1
870891	Radiatori e ricambi relativi	295.420,2	320.127,5	36.461,1	135.483,8
870892	Marmitte (silenziatori) e tubi di scappamento; ricambi relativi	392.594,8	458.832,6	38.000,5	188.269,7
870893	Frizioni e ricambi relativi	330.210,7	945.946,5	39.870,2	304.260,6
870894	Volanti di guida, piantoni dello sterzo e comandi dello sterzo; ricambi relativi	719.964,4	662.526,6	110.429,6	444.253,3
870895	Camere d'aria gonfiabili di sicurezza con sistema di riempimento (airbag); ricambi relativi	248.499,7	615.991,3	36.457,2	156.981,4
870899	Altri ricambi e altri accessori per autoveicoli	2.987.368,5	2.740.401,7	299.559,4	1.301.661,8
84254100	Argani di sollevamento: ponti sollevatori fissi del tipo utilizzato nelle auto officine	13.664,4	31.083,2	4.326,9	27.697,6
401110	Pneumatici in caucciù, nuovi: – del tipo utilizzato per automobili (compresi i veicoli combinati e le macchine da corsa)	1.893.221,5	1.576.424,6	447.579,1	490.094,9
401120	Pneumatici in caucciù, nuovi: – del tipo utilizzato per corriere e camion	705.477,4	595.984,6	102.861,5	185.331,1
85122000	Apparecchi elettrici di illuminazione e di segnalazione per autoveicoli (senza lampade frontali)	930.825,7	414.127,8	88.205,2	315.632,5
84131100	Pompe di distribuzione per carburanti o lubrificanti, del tipo usato nei distributori di benzina o nelle auto officine	2.370,0	23.448,6	2.965,7	17.948,4
84212300	Filtri dell'olio e del carburante per motori a pistone a combustione interna	229.306,8	273.228,8	64.609,8	226.641,3

Fonte: Ufficio Federale di Statistica , statistica ufficiale del commercio estero

**Importazioni ed esportazioni di ricambi e di accessori auto
in Germania nel 2008**

Codice merce-ologico	Descrizione	All'interno degli Stati EU27		All'esterno degli Stati EU27	
		Import [in migliaia di Euro]	Export [in migliaia di Euro]	Import [in migliaia di Euro]	Export [in migliaia di Euro]
870810	Paraurti e ricambi relativi	173.491,4	361.171,9	93.831,1	204.184,6
870821	Cinture di sicurezza	384.959,4	181.352,8	4.375,4	54.838,1
870829	Ricambi di carrozzeria ed altri accessori relativi (anche per la cabina di guida)	4.163.487,6	3.802.542,1	419.633,4	1.812.627,0
870830	Freni e servofreni; ricambi relativi	1.922.495,4	2.221.484,5	209.441,9	914.443,0
870840	Scatole del cambio e ricambi relativi	1.811.396,3	3.347.652,7	643.557,0	2.116.160,3
870850	Assi motore con differenziale, provvisti anche di altri dispositivi di trasmissione della potenza e assi non motorizzati; pezzo relativi	1.172.480,7	1.695.760,3	132.785,0	777.307,5
870870	Pneumatici, ricambi relativi e accessori	1.107.454,8	1.045.462,8	343.282,1	315.960,9
870880	Sistemi di sospensione e ricambi relativi (compresi gli ammortizzatori)	485.672,0	1.021.305,2	132.789,4	534.386,7
870891	Radiatori e ricambi relativi	488.430,4	437.389,5	52.120,0	144.102,1
870892	Marmitte (silenziatori) e tubi di scappamento; ricambi relativi	513.821,8	762.538,0	54.783,5	193.738,8
870893	Frizioni e ricambi relativi	369.183,4	1.136.583,7	65.147,8	394.652,5
870894	Volanti di guida, piantoni dello sterzo e comandi dello sterzo; ricambi relativi	866.758,9	1.003.037,2	106.370,4	585.069,2
870895	Camere d'aria gonfiabili di sicurezza con sistema di riempimento (airbag); ricambi relativi	210.789,9	792.940,8	69.596,8	172.981,9
870899	Altri ricambi e altri accessori per autoveicoli	4.177.436,3	3.760.119,6	449.394,9	1.637.930,8
84254100	Argani di sollevamento: ponti sollevatori fissi del tipo utilizzato nelle auto officine	16.157,6	45.043,2	5.711,4	38.426,8
401110	Pneumatici in caucciù, nuovi: - del tipo utilizzato per automobili (comprese i veicoli combinati combinati e le macchine da corsa)	1.767.317,6	1.600.235,7	521.205,4	587.443,3
401120	Pneumatici in caucciù, nuovi: - del tipo utilizzato per corriere e camion	987.715,5	727.176,2	148.600,9	234.191,0
85122000	Apparecchi elettrici di illuminazione e di segnalazione per autoveicoli (senza lampade frontali)	1.038.242,2	567.633,7	84.023,2	335.829,5
84131100	Pompe di distribuzione per carburanti o lubrificanti, del tipo usato nei distributori di benzina o nelle auto officine	6.341,4	35.687,5	2.643,3	19.375,0
84212300	Filtri dell'olio e del carburante per motori a pistone a combustione interna	231.142,6	304.404,2	66.139,4	258.944,8

Fonte: Ufficio Federale di Statistica, statistica ufficiale del commercio estero

2.2.3. Settore commerciale automobilistico

Nel 2009 il settore commerciale automobilistico, secondo il Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK, Associazione Centrale delle Imprese Automobilistiche Tedesche) e la Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT, Fiduciaria Tedesca Automobili) ha potuto ottenere un fatturato complessivo di 134,4 miliardi di Euro (+3,7% rispetto al 2008). Esso è ripartito come segue: 59,6 miliardi di Euro (+11,5% rispetto all'anno precedente) per il commercio di autovetture e wagon nuovi, 30,5 miliardi di Euro (+5,6%) per il commercio dell'usato tramite concessionari autorizzati, 28,1 miliardi di Euro (+0,3%) per il servizio officina e pezzi di ricambio, 8,5 miliardi di Euro (-3,6%) per il commercio dell'usato tramite i rivenditori dell'usato, 4,4 miliardi di Euro (-39%) per il commercio di camion nuovi e 3,3 miliardi di Euro (+2,6%) per il commercio dell'usato dei camion.

2.2.4. Gruppi di rivenditori

Secondo un'analisi attuale il gruppo di rivenditori più forte in Germania in termini di fatturato è l'AVAG Holding, che ammonta a 1,23 miliardi di Euro. La AVAG Holding è seguita dal Gruppo Emil Frey – fatturato 1,2 miliardi di Euro nel 2009 – e dalla Gottfried Schultz GmbH – fatturato 1 miliardo di Euro nel 2009.

I primi 100 rivenditori tedeschi hanno realizzato, complessivamente, un fatturato di 23,4 miliardi di Euro, corrispondente al -3% rispetto all'anno precedente. Anche il numero dei dipendenti del settore ha subito una flessione nel 2009. Dai 55.041 del 2008 si è passati a 51.668 nel 2009.

2.3 Canali di distribuzione e commercializzazione

I **produttori automobilistici** tedeschi cercano spesso di concordare, tramite cooperazioni con altri produttori, non solo il raggiungimento di sinergie e lo scambio di tecnologie, ma anche prezzi più vantaggiosi presso i fornitori. In considerazione dei grandi volumi, i produttori di attrezzature originali (OEM) possono ottenere, con il loro potere di acquisto, condizioni ben diverse dalla norma.

Poiché molti produttori tedeschi hanno espanso, a livello mondiale, i loro stabilimenti di produzione, anche i **subfornitori** sono attivi su scala internazionale e spesso vanno all'estero insieme agli OEM. In tal modo si soddisfano da un lato i requisiti dei produttori relativi a tempi brevi di consegna e prossimità geografica, mentre dall'altro si consolida il legame, ma anche la dipendenza del fornitore nei confronti del produttore. In Germania produttori e fornitori sono particolarmente presenti nei Länder federali della Nordreno-Vestfalia, nel Baden-Württemberg e in Baviera.

Il numero di **concessionari e di officine automobilistiche** è in continuo calo. La tendenza chiaramente evidente è quella del consolidamento del mercato, con formazione di gruppi di rivenditori e di officine di dimensioni sempre maggiori. A causa della forte pressione della concorrenza, sono soprattutto i piccoli rivenditori e le piccole officine a scomparire dal mercato, ma questa situazione colpisce anche medie e grandi imprese di lunga tradizione; chi sopravvive viene costretto dai produttori automobilistici a formare catene di concessionari e di officine ad orientamento regionale.

Nel 2009 su 38.300 imprese automobilistiche, 20.050 unità erano delle aziende autonome di fronte a 18.250 concessionari convenzionati con un produttore di marca. Circa 8.000 aziende delle 38.300 erano parte di catene di concessionari e di officine. Un paragone: nel 2006 il numero di imprese automobilistiche in Germania era di 40.200 unità.

2.3.1 Rivendita di ricambi per automobili

I produttori automobilistici producono meno del 20% dei pezzi di ricambio necessari, che acquistano per la maggior parte da rivenditori specializzati nel settore. Tali pezzi di ricambio vengono venduti normalmente dagli OEM con marchio proprio alle officine come cosiddetti ricambi originali attraverso proprie reti di vendita. I produttori di pezzi di ricambio, forniscono pezzi di primo equipaggiamento e di ricambio non solo ai produttori automobilistici, ma anche alle officine. Queste ultime ricevono i pezzi, provvisti del nome del marchio del produttore specializzato in ricambi, tramite la rete di vendita autonoma del settore.

Riassumendo si constata che il mercato dei pezzi di ricambio viene rifornito in due modi: da un lato dai produttori automobilistici con tutta la loro rete di concessionari e di officine autorizzati (il cosiddetto ramo OEM), dall'altra dal mercato indipendente dei pezzi di ricambio (il cosiddetto ramo IAM).

Il volume di mercato dei pezzi di ricambio nel 2007 ammontava a ca. 11,5 miliardi di Euro.

2.4. Previsioni e tendenze

Nel 2009, l'anno della crisi, il numero degli addetti nel settore dell'industria automobilistica è sceso del 4%, attestandosi a 712.000 occupati. Stando a singoli pareri, in futuro probabilmente non verrà più impiegato nel settore automobilistico tedesco un numero elevato di persone come in passato, in quanto molte aziende automobilistiche erigono i loro stabilimenti di produzione nei Paesi emergenti, in cui la manodopera è ancora economica ed i mercati in fase di crescita. Questo sviluppo riguarda soprattutto i Paesi asiatici e i paesi dell'Europa dell'Est.

Anche i grandi **produttori automobilistici** tedeschi si sono impegnati sempre maggiormente all'estero. Nel 2009 sono stati costruiti in Cina 1,25 milioni di veicoli di marca tedesca. La Daimler e la BMW in particolare esportano verso la Cina, mentre il gruppo VW produce addirittura quasi completamente in loco. Audi, BMW e Mercedes-Benz hanno venduto nel 2009 oltre 320.000 veicoli in Cina. Essi traggono profitto non solo dai redditi dei nuclei familiari in notevole aumento, ma anche del fatto che i veicoli grandi e potenti rappresentano in Cina uno status symbol.

L'Istituto dell'Economia Tedesca presuppone che la produzione automobilistica tedesca quest'anno possa raggiungere nuovamente il livello dell'anno record 2007. La ragione di questo rapido recupero è da imputare alle esportazioni. Solo nel primo semestre 2010 l'export tedesco è aumentato del 44% rispetto al 2009. La domanda interna di automobili attualmente non è altrettanto positiva quanto quella estera. Il VDA prevede quest'anno un volume di nuove immatricolazioni nel settore di automobili pari a circa 2,9 milioni, cifra leggermente inferiore al livello del 2008.

Nel settore dei **subfornitori automobilistici**, secondo uno studio di Roland Berger, il mercato mondiale aumenterà di 660 miliardi di Euro da oggi al 2020. Nel 2008 il valore complessivo era di circa 500 miliardi di Euro. La crescita viene stimolata soprattutto dalla Cina, mentre i mercati dell'Europa occidentale, giapponese e statunitense tenderanno a ristagnare. I fattori di crescita indicati sono le norme tecnologiche e regolamentatorie quali la riduzione delle emissioni di CO₂, i requisiti sempre più severi in materia di sicurezza ed il comfort. In tal modo la quota di componenti elettronici è destinata ad aumentare sempre maggiormente, di pari passo con le innovazioni e gli sviluppi delle tecnologie alternative di azionamento. Al fine di adattarsi ai desiderata dei mercati, i fornitori non potranno ignorare la tendenza verso l'elettronica, i motori elettrici e le batterie e quindi della perdita di importanza di componenti meccanici.

2.4.1 Elettromobilità

Con il piano di sviluppo nazionale di elettromobilità, il governo federale tedesco si è posto l'obiettivo di raggiungere il numero di un milione di elettroveicoli in circolazione sulle strade tedesche entro l'anno 2020. In considerazione delle norme più severe sui gas di scarico e dell'aumento del prezzo del petrolio, si attende con maggiore impazienza l'avvento delle automobili elettriche. Purtroppo però la tecnica deve ancora crescere e maturare. Stando alle previsioni, anche tra dieci anni appena il 3-5% dei veicoli immatricolati a livello mondiale saranno auto a conduzione puramente elettrica. Attualmente sono i produttori giapponesi ad essere un passo avanti. La Mitsubishi intende immettere sul mercato tedesco la "iMiev", la prima auto completamente elettrica entro il 2010. Anche gli operatori francesi produrranno i primi veicoli di serie nel 2011.

I produttori tedeschi hanno presentato le prime idee ed i primi modelli con azionamento elettrico alla fiera IAA 2009: Audi con la sua e-tron, Mercedes con il Concept BlueZero e con la Mercedes SLS AMG, con Smart e smart Fortwo electric drive, BMW con la MINI E e Volkswagen con la sua Elektro E-Up!. L'Elektro-E-Up!, un'auto a quattro posti, dovrebbe essere lanciata sul mercato nel 2013.

Molti fornitori di energia hanno avviato delle cooperazioni ad esempio con i produttori automobilistici, con subfornitori, istituti di ricerca, città e comuni. Gli sviluppi avviati in questo senso sono di ampia portata e molto importanti.

2.4.2 Aumento delle cooperazioni

A causa delle eccedenze di capacità e dell'aspra concorrenza nell'industria automobilistica, sono sempre maggiori i casi di cooperazione e di acquisizione del settore. Alla fine del 2009 la VW ed il produttore giapponese Suzuki hanno stretto un'alleanza. Il Gruppo Daimler inoltre collabora ora strettamente con la Renault e la Nissan. La maggior parte delle collaborazioni più recenti è legata ad uno scopo preciso. Nella maggior parte dei casi si tratta di creare sinergie, usare congiuntamente le tecnologie oppure ottenere prezzi più vantaggiosi dai fornitori. Le fusioni complete, come quella avvenuta tra la Daimler e la Chrysler, in passato sono state raramente all'altezza delle aspettative.

2.5 Ricerca e sviluppo

L'industria automobilistica ha una quota del 36,4% sui costi globali di ricerca e sviluppo dell'industria tedesca e si trova pertanto in vetta alla classifica. Il personale addetto è aumentato nel 2009 da 85.683 a 90.410 impiegati.

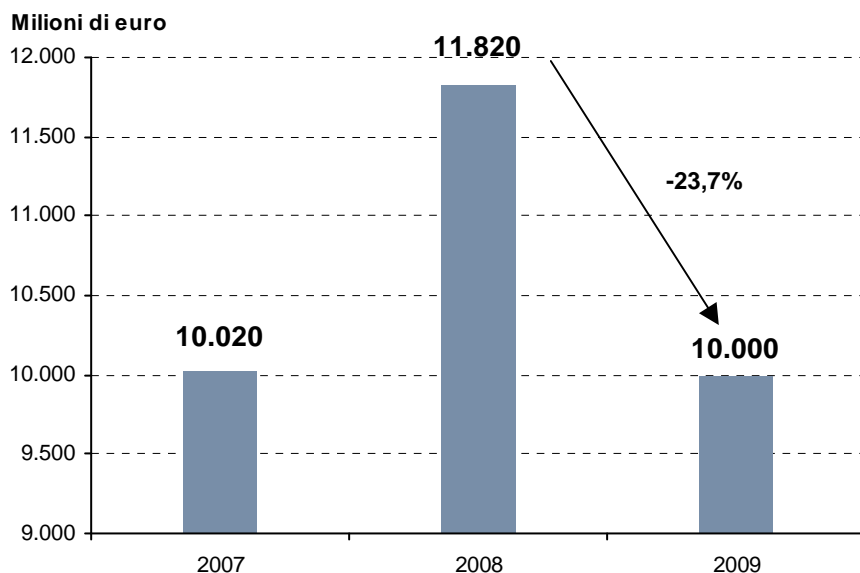


Diagramma 6: investimenti lordi impianti nell'industria automobilistica
Fonte: statistica VDA (Associazione dell'industria automobilistica tedesca)

Nel 2009 gli investimenti dei produttori automobilistici tedeschi nel settore ricerca e sviluppo sono aumentati del 4,5%. La quota principale degli investimenti è stata destinata allo sviluppo di motori e tecnologie più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante e a ridotta emissione di CO₂.

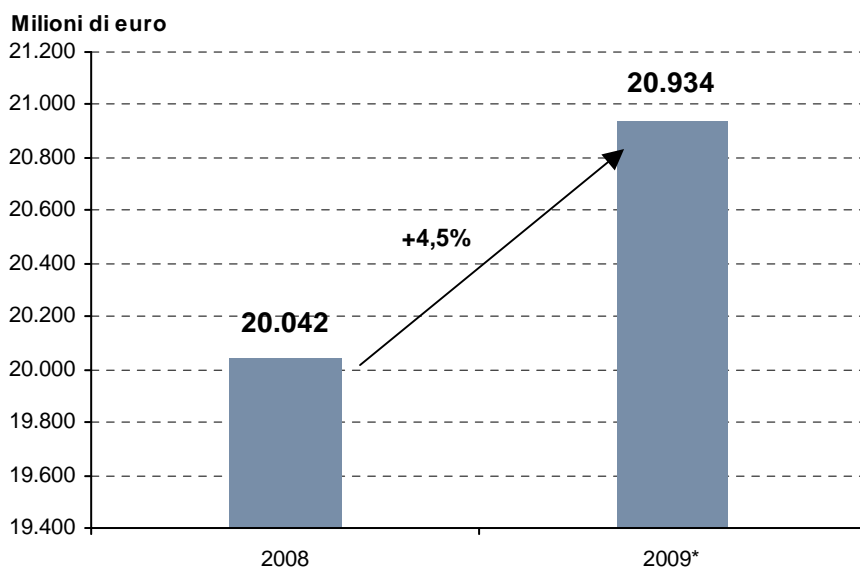


Diagramma 7: costi ricerca e sviluppo
Fonte: statistica VDA (Associazione dell'industria automobilistica tedesca)

*dati parzialmente provvisori o stimati

2.6 I più importanti operatori del mercato

La Volkswagen, il più grande produttore automobilistico europeo, si è posto l'obiettivo di diventare entro il 2018 il costruttore numero uno al mondo. L'azienda ha previsto di aumentare entro tale data il numero di veicoli venduti a oltre dieci milioni. Le vendite attuali della Volkswagen sono di ca. 6,29 milioni di unità, una cifra da record! La strategia non riguarda unicamente la leadership a livello di smercio complessivo di automobili, bensì anche il segmento dei veicoli elettrici.

Importanti produttori automobilistici tedeschi			
- Ranking in base al fatturato			
Azienda	Sito web	Fatturato 2009 [in milioni di dollari USA]	Fatturato 2008 [in milioni di dollari USA]
Volkswagen AG	www.volkswagenag.com	105.187	113.808
Daimler AG	www.daimler.com	78.924	98.469
BMW AG	www.bmwgroup.com	50.681	53.197
Audi AG	www.audi.com	29.840	34.196
Ford-Werke GmbH	www.ford.com	17.028	19.762
Adam Opel GmbH	www.opel.com	13.000	13.000
Porsche AG	www.porsche-se.com	6.600	7.466

Fonte: Welt-Online "Le prime 500 aziende in Germania nel 2009", Automotive News

Filiali commerciali tedesche di altri OEM			
(produttori di attrezzature originali)			
- Ranking in base al fatturato			
Azienda	Sito web	Fatturato 2009 [in milioni di dollari USA]	Fatturato 2008 [in milioni di dollari USA]
Renault Deutschland AG	www.renault.de	2.916	983
Skoda Auto Deutschland GmbH	www.skoda-auto.de	2.199	1.672
Fiat Group Automobiles Germany AG	www.fiat.de	2.053	1.855
Peugeot Deutschland GmbH	www.peugeot.de	1.845	1.560
Toyota Deutschland GmbH	www.toyota.de	1.840	1.820
Honda Motor Europe (North) GmbH	www.honda.de	1.321	1.324

Fonte: Welt-Online "Le prime 500 aziende in Germania nel 2009", Automotive News

Importanti fornitori automobilistici tedeschi
- Ranking in base al fatturato¹⁾

Azienda	Sito web	Fatturato 2009 [in milioni di Euro]	Fatturato 2008 [in milioni di Euro]	Fatturato 2007 [in milioni di Euro]
Robert Bosch GmbH	www.bosch.com	n.d.	26.475	28.449
Continental Corporation	www.continental-corporation.com	n.d.	23.667*	15.373*
ThyssenKrupp Group AG	www.thyssenkrupp.com	n.d.	11.219	10.862
ZF Friedrichshafen AG	www.zf.com	n.d.	10.626	10.878
BASF Group	www.basf.com	n.d.	8.100**	7.600**
Schaeffler Group	www.schaefflergroup.com	n.d.	5.340**	5.340**
Mahle GmbH	www.mahle.com	n.d.	4.913	4.959
Benteler AG	www.benteler.com	n.d.	4.580	4.772
Hella KGaA Hueck & Co.	www.hella.com	3.267***	3.901	3.630
Behr GmbH & Co. KG	www.behrgroup.com	n.d.	3.144	3.233
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG	www.brose.com	n.d.	2.800**	2.481
Lanxess AG	www.lanxess.com	n.d.	2.630****	2.313
Getrag Corporate Group	www.getrag.com	n.d.	2.540	2.604
Eberspächer Holding GmbH & Co. KG	www.eberspaecher.com	n.d.	2.240	2.250
Rheinmetall Group AG	www.rheinmetall.com	n.d.	2.055	2.249
Leoni AG	www.leoni.com	n.d.	2.044	1.539
Knorr-Bremse AG	www.knorr-bremse.com	n.d.	1.975	1.966
Evonik Industries AG	www.evonik.com	n.d.	1.900**	1.600**
Freudenberg & Co. United Partnership	www.freundenberg.com	n.d.	1.869	2.243

Fonte: Automobil Produktion (rivista Produzione automobilistica) "Top 100 Automotive Suppliers Global Ranking" 2009/2010

¹⁾Fatturati di altri settori commerciali esclusi

*Stime

**Stime sulla base dei dati forniti dall'azienda

*** dati provvisori

**** nuova formulazione

Spiegazione: n.d. – dato non disponibile

3. Fiere

IAA Veicoli industriali - veicoli, attrezzature e sistemi del trasporto merci e passeggeri
20.09.2012 - 27.09.2012, Hannover

CARAVAN – Salone del caravan, delle roulotte e degli accessori
04.11.2011 - 06.11.2011, 09.11.2012 - 11.11.2012, Brema

TUNING WORLD BODENSEE – Evento fieristico internazionale di autotuning, lifestyle e scena club
05.05.2011 - 08.05.2011, Friedrichshafen

KLASSIKWELT BODENSEE - Evento fieristico per veicoli d'epoca e moderni per il trasporto acquatico e aereo, con la mostra 'the electric avenue expo', Friedrichshafen
02.06.2011 - 05.06.2011

CARAVAN SALON DÜSSELDORF – Fiera internazionale per roulotte e caravan
26.08.2011 - 04.09.2011, Düsseldorf

MobiliTec/HANNOVER MESSE – Fiera internazionale per tecnologie di azionamento ibride ed elettriche, accumulatori mobili di energia e tecnologie alternative di mobilità
04.04.2011 - 08.04.2011, Hannover

NUFAM - La Fiera dei veicoli industriali
14.04.2011 - 17.04.2011, Karlsruhe

IAA – Salone internazionale dell'automobile
15.09.2011 - 25.09.2011, Francoforte sul Meno

AMI - AUTO MOBIL INTERNATIONAL con AMITEC – Fiera specializzata dedicata a parti per automobili, attrezzature per officine e stazioni di servizio in cooperazione con AMICOM – Fiera settoriale della tecnologia di intrattenimento, comunicazione e navigazione nel veicolo
14.04.2012 - 22.04.2012, Lipsia

mtex - Fiera internazionale e simposio per tessuti e materiali compositi usati per la costruzione di un veicolo
08.05.2012 - 10.05.2012, Chemnitz

REIFEN - Pneumatici, ricostruzione pneumatici, materiale di riparazione, accessori e attrezzature per officine
05.06.2012 - 08.06.2012, Essen

Automechanika - Fiera internazionale dell'industria automobilistica
18.09.2012 - 23.09.2012, Francoforte

ALUMINIUM – Salone mondiale e congresso
09.10.2012 - 11.10.2012, Düsseldorf

4. Associazioni

Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA, Associazione dell'industria automobilistica tedesca)

Behrenstr. 35

10117 Berlino

Tel.: +49 30 897842-0

Fax: +49 30 897842-600

E-Mail: info@vda.de

Internet: www.vda.de

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (Associazione centrale dell'industria automobilistica tedesca)

Franz-Lohe-Str. 21

53129 Bonn

Tel.: (0228) 91 27 - 0

Fax: (0228) 91 27 – 150

E-Mail: zdk@kfzgewerbe.de

Internet: www.kfzgewerbe.de

BVfK Bundesverband freier KFZ-Händler e.V. (Associazione federale dei concessionari autonomi di automobili)

Reuterstr. 241 / Bundeskanzlerplatz

D 53113 Bonn

Tel.: +49 228 85 40 9-0

Fax: +49 228 85 40 9-29

Email: info@bvfk.de

Internet: www.bvfk.de

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK, Associazione produttori internazionali di autoveicoli)

Kirdorfer Straße 21

61350 Bad Homburg v. d. H.

Tel.: +49 6172 / 98 75 - 0

Fax: +49 6172 / 98 75 - 20

Email: office@vdik.de

Internet: www.vdik.de

GVA Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (Associazione globale dei rivenditori di ricambi per auto)

Gothaer Straße 17

40880 Ratingen

Tel.: +49 21 02/ 770 77-0

Fax: +49 21 02/ 770 77-17

E-Mail: info@gva.de

Internet: www.gva.de

5. Riviste

Automobilproduktion (Produzione automobilistica)	www.automobil-produktion.de
Automobilwoche (Settimana automobilistica)	www.automobilwoche.de
Hanser Automotive (Rivista automobilistica edizioni Hanser)	www.hanser-automotive.de
Elektronik automotive (Elettronica automobilistica)	www.elektroniknet.de
Automobil-Industrie (Industria automobilistica)	www.automobil-industrie.vogel.de
ATZ - Automobiltechnische Zeitschrift (Rivista tecnica automobilistica)	www.atzonline.de
MTZ - Motortechnische Zeitschrift (Rivista di tecnica dei motori)	www.atzonline.de
amz auto motor zubehör (Auto, motore, accessori)	www.amz.de
Autohaus (Casa automobilistica)	www.autohaus-online.de
Auto Service Praxis (Auto, servizio, prassi)	www.autoservicepraxis.de
AUTOHAUS (Casa automobilistica)	www.autohaus.de
Freie Werkstatt (Libera officina)	www.verlag-kaufhold.de
GW Trends (Tendenze del mercato dell'usato)	www.gw-trends.de
Kfz-betrieb (Impresa automobilistica)	www.vogel-medien.de
Das Krafthandwerk (Krafthand, forza industriale motrice)	www.krafthand.de
Teilehandel (Commercio di ricambi per auto)	www.verlag-kaufhold.de
WB Werkstatt und Betrieb (Officina e azienda)	www.hanser.de
Wt-Werkstattstechnik online (tecnica per officina online)	www.technikwissen.de/wt

Branchenreport „Automotive“

TASK FORCE Subfornitura,
COAN A084A056C1

Erklärung

Hiermit tritt die Firma SVP Deutschland AG, MANAGEMENT SUPPORT, Kurfürsten-Anlage 6, 69115 Heidelberg, an das Italienische Institut für Außenhandel – ICE - sämtliche Rechte bezüglich des wirtschaftlichen Nutzens des von der SVP Deutschland AG im ICE Auftrag erstellten o.g. Branchenreports ab. SVP Deutschland AG überträgt damit dem ICE jedwedes Nutzungs- und Verwertungsrecht und überläßt damit dem ICE dessen zeitlich und räumlich unbegrenzte Weiternutzung inklusive der Weiterveräußerung, Vermietung, Änderung, Übersetzung, Bearbeitung, Vervielfältigung und/oder Weitergabe im Gesamten oder in Teilen unter Zuhilfenahme jeglichen technischen Mittels.

SVP Deutschland AG verpflichtet sich zur Gewährleistung der Richtigkeit und sorgfältigen Ausführung der überlassenen Arbeiten, zur Angabe der genutzten Informationsquellen in der Veröffentlichung; darüber hinaus garantiert die SVP Deutschland AG die Richtigkeit und den rechtmäßigen Erwerb der gelieferten Informationen. SVP Deutschland AG verpflichtet sich weiterhin zur Wahrung der Verschwiegenheit hinsichtlich aller öffentlichen Dokumente, Firmeninformationen sowie Informationen jeglicher anderen Art, in die SVP Deutschland AG in der Zusammenarbeit mit dem Italienischen Institut für Außenhandel gelangt ist. SVP Deutschland AG verpflichtet sich überdies zur gesetzmäßigen Nutzung der von Dritten zufließenden Informationen sowie zur sorgfältigen Verwahrung aller der SVP Deutschland AG überlassenen Dokumente.

(Unterschrift, Firmenstempel, Datum)

Tim Brouwer - Vorstand

SVP Deutschland AG
MANAGEMENT SUPPORT
Kurfürsten-Anlage 6
69115 Heidelberg

den 9.9.2010