

IR [Menu] [Search] [Home] [Facebook] [Twitter] [BANCA DATI]



INFORICAMBI.IT
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK



Saremo Presenti al **TRANSPORTEC**
SALINE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA



RICAMBI AUTO

Le grandi manovre dei fornitori per l'automotive che cambia



L'automotive cambia e queste grandi transizioni riguardano anche i fornitori, che fanno grandi manovre anticipando l'automotive (e quindi l'aftermarket) di domani. Le cose nell'automotive stanno **cambiando** ad un ritmo che suggerisce **riflessioni** profonde anche a competenti addetti ai lavori, come ci ha spiegato Giorgio Boiani di AsConAuto qualche tempo fa. Per cercare di **guardare avanti**

appare quindi sempre più opportuno raccogliere le impressioni degli **esperti** e, fra questi, possiamo certamente annoverare le persone e le aziende impegnate nella **costruzione dei componenti** per l'automotive. Non è la prima volta che guardiamo ai fornitori per cercare di capire come cambieranno le automobili, riportando per esempio la visione di Schaeffler riguardo la transizione all'elettrico, e riteniamo che questo 'esercizio' vada ripetuto periodicamente.

Nubi all'orizzonte



Un articolo pubblicato da Autonews, per esempio, fa una carrellata di **opinioni e notizie** molto interessanti. Se il **mercato** si preannuncia nel complesso **stabile** nel 2019, i **componentisti** si stanno preparando ad un futuro meno lineare ed in grado di **erodere** i loro **profitti**.



Quest'anno potrebbe presentare vendite 'piatte' ma la quota di **SUV** e i **crossover** continuerà a salire e questi segmenti di mercato in genere consentono **margin** maggiori ai fornitori. Questa **indicazione** è già **utile** ai **ricambisti** che tratteranno presumibilmente sempre più componenti relativi a questi veicoli. Una certa **stagnazione** economica, che seguirà al picco post-recessione del 2017, **comprimerà** però i **margin** delle Case e quindi dei componentisti, chiamati a **condividere le sofferenze** dei loro committenti. Almeno una parte di queste difficoltà deriverà dai **costosissimi** sforzi connessi al **passaggio** verso le automobili elettrificate e a guida autonoma.



Innovazione costosa



Queste **tensioni** sono riassunte da un analista di **Bernstein**: *"i costruttori dovranno affrontare stringenti normative sui consumi e le emissioni, una crescita più lenta e il passaggio, più o meno forzato, all'elettrificazione. Questo porterà probabilmente ad una serrata analisi dei costi di acquisto dei componenti,*

dato che essi sono il 60 per cento del totale. Ci sono già segnali della volontà delle case automobilistiche di risparmiare su questo settore". Questo suscita una **riflessione** che solo il tempo potrà confermare: se le case faranno **pressione sui prezzi** per il primo impianto ai fornitori assisteremo ad una 'rivalsa' di questi ultimi sul **costo dei ricambi** per il post vendita? Altre **questioni** sono all'orizzonte, come i **dazi** sull'importazione delle auto estere negli USA e l'**uscita della Gran Bretagna** dall'Unione Europea, mentre gli **effetti negativi** (su produzione e immatricolazioni) della nuova procedura di test **WLTP** si sono già evidenziati sia sul mercato italiano sia su quello europeo.

Movimenti societari



I **fornitori**, lo sappiamo, sono nel pieno delle grandi manovre di adeguamento al **nuovo automotive**. Tanto per fare qualche esempio ricordiamo che la spin-off Delphi Technologies serve l'elettrico, **Veoneer** è l'ex divisione elettronica di

Autoliv e **Adient nasce da Johnson Controls**. Si sta persino parlando di una IPO per **separare** la divisione *powertrain* del Gruppo **Continental**, una mossa clamorosa che potrebbe non rimanere isolata. Il motivo lo spiega **Neal Ganguli** di Deloitte: *"vedremo molte società che si dividono o disinvestono per concentrare il capitale dato che non si può investire in troppi settori contemporaneamente"*. Un altro **cambiamento** che arriverà nel settore dei componenti, e quindi dei ricambi, richiede una breve **spiegazione**. I **fornitori** delle case sono grossomodo classificabili come **Tier** (letteralmente fila, strato) 1, 2, 3 e così via, con quelli di grado 1 che **riforniscono direttamente** i costruttori e sono quindi i più 'evoluti'. L'**integrazione** con i costruttori è sempre **più stretta**: se nel 1989 meno della metà dei fornitori contribuiva al design dei componenti già nel **2011** questa quota era salita al **70 per cento**.

Fornitori o costruttori?



I mutamenti in corso (la **connessione** dei veicoli, la guida **autonoma**, l'**elettrificazione...**) **enfatizzeranno** il fenomeno, portando ai fornitori **Tier 0.5** che saranno in contatto ancor più stretto con le case 'sfumando' la **separazione** fra le 2 entità. Essi

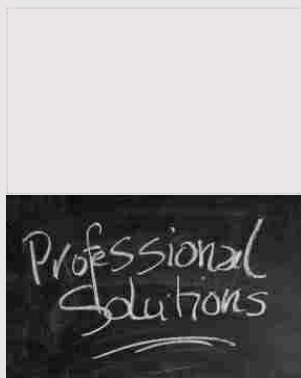
faranno **accordi** con i costruttori **OEM** così come con altri **fornitori** e persino con aziende **non automotive**. Significativa, al riguardo, la spiegazione di **Andreas Tschiesner** di McKinsey: *"Possiamo pensare alla collaborazione tra fornitore, casa automobilistica e azienda che produce semiconduttori. Uno schema simile è vantaggioso perché porterà una 'integrazione 'verticale' migliore"*. I ricambisti, quindi, dovranno **confrontarsi** sempre di più con componenti creati da questi *supplier* Tier 0,5, parti che **integreranno** i prodotti di vari fornitori. L'aftermarket dovrà quindi imparare a **gestire** queste 'chimere' **tecnologiche**, nelle quali potrebbero convivere pezzi stampati, microelettronica, attuatori, sensori e videocamere.

Nicodemo Angi

16 GENNAIO 2019

COMMENTA

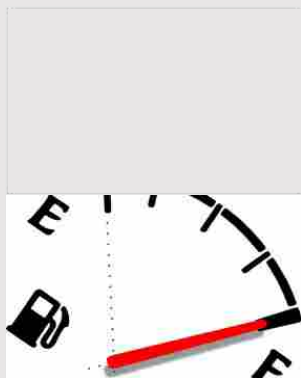
POTREBBE INTERESSARTI



RICAMBI AUTO

Ricambi e formazione: a quando i "Parts Specialists"?

14 GENNAIO 2019



RICAMBI AUTO

L'aftermarket fa il pieno nel 2018

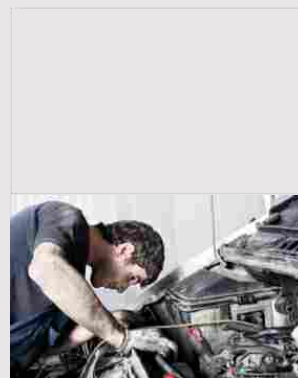
27 DICEMBRE 2018



RICAMBI AUTO

2018, com'è stato l'anno del ricambista?

27 DICEMBRE 2018



RICAMBI AUTO

Automobili ad 'alta tensione': i meccatronici le conoscono?

18 DICEMBRE 2018