

3 La componentistica automotive italiana

Barbara Barazza e Pierfrancesca Giardina
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 3.1 Il campo di osservazione della ricerca e i mestieri della filiera. – 3.2 L’universo di riferimento e la metodologia d’indagine. – 3.3 La struttura del questionario. – 3.4 I numeri della filiera. – 3.5 Caratteristiche delle imprese rispondenti. – 3.6 Dinamiche del fatturato e previsioni nella componentistica automotive. – 3.7 Gli addetti. – 3.8 Aftermarket e primo impianto. – 3.9 Le relazioni della filiera con il gruppo FCA. – 3.10 La proiezione internazionale delle imprese della componentistica automotive italiana. – 3.11 Capacità produttiva e mercati di destinazione. – 3.12 Conclusioni.¹

3.1 Il campo di osservazione della ricerca e i mestieri della filiera

In continuità con le passate edizioni, anche nel 2018 l’Osservatorio sulla componentistica automotive italiana è stato arricchito dall’attività di rilevazione che ha coinvolto il sistema imprenditoriale del settore e che, per il terzo anno consecutivo, è stata realizzata grazie alle diverse competenze e alla condivisione di professionalità ed esperienze sull’ambito in esame dei tre soggetti del gruppo di ricerca composto da Camera di commercio di Torino, dall’ANFIA e dal Centro CAMI dell’Università Ca’ Foscari di Venezia.

Si è confermato l’interesse a focalizzare l’attenzione sul segmento delle lavorazioni intermedie che vanno a comporre uno dei tanti tasselli dell’indotto della componentistica autoveicolare, comparto che è al centro di un profondo rinnovamento e cambiamento.

Da anni non è possibile identificare in modo univoco i vari stadi che compongono la fase industriale della filiera; il ciclo produttivo dell’autoveicolo ha visto, nel corso del tempo, la sovrapposizione di molte fasi del suo sviluppo che, da un processo lineare, è passato ad un concept molto più strutturato e complesso in cui vengono coinvolti simultaneamente, a qualsiasi livello del ciclo, diversi mestieri del settore che vanno a comporre la ‘piramide della fornitura’ dell’indotto. Inoltre, accanto ai tradizionali fornitori, il comparto si sta progressivamente arricchendo di realtà e professionalità in grado di proporre sul mercato prodotti ad alto contenuto tecnologico e che rispondono ai mutamenti in atto della filiera.

1 I paragrafi dal 3.1 al 3.5 ed il paragrafo 3.7 e 3.8 sono da attribuirsi a Pierfrancesca Giardina. Il paragrafo 3.6 e i paragrafi dal 3.9 al 3.12 sono da attribuirsi a Barbara Barazza.

Proprio per tale complessità che caratterizza il settore, nuovamente nel perimetro di indagine dell'Osservatorio, accanto ai tradizionali attori (incluse le attività di ingegneria e design, che fungono da ponte tra le lavorazioni intermedie e quelle finali) e alle imprese principalmente attive nel mercato del ricambio di parti e componenti, si è voluta rafforzare la presenza dei nuovi mestieri ad elevata innovazione come quelli dell'infomobilità, ambito sempre più strettamente connesso al mondo delle autovetture, e del *motorsport*, dove le soluzioni innovative trovano sempre più spazio anche nelle auto di serie.

Consapevoli che le trasformazioni che stanno interessando il mondo della componentistica non si limitano solo alla sfida del veicolo connesso, ma interessano anche nuovi paradigmi nei modelli di mobilità, a cominciare dal motore ibrido o elettrico e dalla guida autonoma, la sfida dell'Osservatorio è quella di analizzare sempre più nello specifico anche questi nuovi trend tecnologici.

Tenuto conto della difficoltà da un lato, di intercettare tutte le realtà che, a diverso titolo, si collocano tra le lavorazioni intermedie, e dall'altro di riuscire ad individuare competenze e peculiarità specifiche dei singoli fornitori per poterne delineare un profilo dettagliato e poterli collocare all'interno della piramide della fornitura, le realtà osservate sono state così classificate:

- a. **gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli (SIST/MOD)**, ovvero imprese che si collocano al vertice della piramide di fornitura² (*Tier I*) o, nel caso di modulisti, anche in qualità di *Tier II*, e che si interfacciano direttamente con il costruttore collocando i propri stabilimenti in prossimità a quelli dell'assemblatore finale. Organizzati per lo più in grandi imprese multinazionali, grazie alle loro elevate competenze producono sistemi funzionali venduti direttamente alla testa della filiera.
- b. **gli specialisti (SPEC)** che, grazie alla loro elevata specializzazione, sono in grado di produrre parti e componenti ad alto contenuto tecnologico con caratteristiche di specificità tali da costituire un vantaggio competitivo; si possono collocare sia in testa alla filiera (*Tier I*), sia come fornitori di secondo livello (*Tier II*). Al pari della passata edizione, per meglio identificare questo importante segmento dell'indotto, le imprese di questa categoria sono state ulteriormente dettagliate nelle seguenti tipologie:
 - b.1 **gli specialisti 'puri'**, ovvero realtà che, in qualità di primo o secondo livello, producono principalmente per il primo impianto e, in alcuni casi, anche per il mercato dell'*aftermarket*;

2 Viene utilizzata anche l'espressione di *Tier 0,5* per indicare fornitori di sistemi con un livello di integrazione particolarmente elevato con l'assemblatore.

- b.2 **gli specialisti nel mercato del ricambio (aftermarket)**, settore che rappresenta sempre di più una parte importante della componentistica automotive. Fanno parte di questo gruppo sia le imprese che operano direttamente nel post vendita grazie ad una rete distributiva capillare, come ad esempio alcuni gruppi multinazionali della componentistica (p.e. Robert Bosch SpA, Valeo SpA, ecc.), sia le Divisioni Ricambi delle Case Automobilistiche che intrattengono i rapporti direttamente con i costruttori finali;
- b.3 **gli specialisti della telematica**, ossia fornitori all'avanguardia nelle tecnologie legate alla nuova frontiera dell'infomobilità e/o del veicolo connesso. Si tratta infatti di realtà imprenditoriali con elevate competenze su dispositivi, sistemi e procedure che sfruttano al meglio la digitalizzazione delle autovetture e che consentono di migliorare la mobilità rendendo il veicolo più sicuro e interconnesso;
- b.4 **gli specialisti del motorsport**, attivi in prima battuta nella progettazione e produzione di componenti ad alto contenuto tecnologico per autovetture da competizione sportive; l'elevata innovazione dei componenti utilizzate per questo segmento può, successivamente, trovare applicazione anche nella autovetture di serie;
- c. **i subfornitori (SUB)**, che realizzano parti e componenti standard prodotti o su specifiche fornite esclusivamente dai clienti, o su specifiche realizzate in collaborazione. Nella catena di fornitura queste realtà si collocano prevalentemente nel secondo e nel terzo livello e i loro prodotti possono essere facilmente replicabili dai principali concorrenti. In questa categoria si distinguono:
 - c.1 **i subfornitori tout court**, specializzati nella produzione di piccole parti e componenti che trovano applicazione in prodotti più complessi;
 - c.2 **i subfornitori delle lavorazioni**, che si occupano o di trattamenti (termici, galvanici, verniciatura) o di lavorazioni meccaniche (tornitura, fresatura, laminatura a caldo o a freddo, ecc.);
- d. **le attività di engineering e design (E&D)**, che fungono come *trait d'union* tra lavorazioni intermedie e finali e che, per questo motivo, possono interfacciarsi con livelli differenti nella piramide della fornitura dell'indotto. Le imprese di questo settore si occupano di progettazione ed ingegnerizzazione di prodotto e/o di sviluppo dell'ingegneria del processo e possono fornire i loro servizi sia direttamente alle case costruttrici, sia a fornitori di primo livello.

La corretta attribuzione delle imprese alle varie categorie è stata possibile grazie all'esperienza degli operatori del gruppo di ricerca, in particolare di ANFIA, oltre che all'utilizzo simultaneo di diverse fonti secondarie, quali siti internet aziendali e precedenti interviste, nonché analizzando le risposte fornite dalle stesse imprese sull'attività principale e alla tipologia di produzione.

Tabella 3.1 I mestieri della filiera

Integratori di sistemi e moduli	Specialisti e subfornitori	E&D (engineering e design)
Moduli elettrici integrati	Attrezzatura e stampi	Studi di stile
Moduli in acciaio e alluminio	Stampaggio	Ingegneria e modellazione progettazione
Moduli in materie plastiche	Fonderia	Impianti, linee e processi
Moduli in vetro	Alimentazione/scarico	Motori (progettazione)
Sistemi di sicurezza attivi/passivi e controllo	Avviamento/accensione	Sviluppo piattaforme dedicate
Sistemi elettrici/elettronici	Carrozzeria/abitacolo (parti di)	Prototipazione
Sistemi fluidi/aria e comfort	Componenti elettrici ed elettronici	Produzione (autoveicoli, scocche, prototipi)
Sistemi trasmissione/guida/frenata	Illuminazione/segnalazione	Validazione prodotto (testing e calcolo)
Sistemi propulsivi/motore/powertrain	Componenti motore	Logistica
	Sterzo/sospensione/frenata	
	Componenti trasmissione (ad es. frizione)	
	Materie plastiche (diversi da moduli) e altri materiali	
	Servizi di assemblaggio	
	Servizi per la mobilità (sistemi satellitari, rilevamento veicoli, sistemi di trasporto intelligenti, sistemi telemati)	
	Trattamenti (verniciatura, galvanici, termici)	
	Lavorazioni meccaniche (tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo e a freddo)	

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

3.2 L'universo di riferimento e la metodologia d'indagine

L'universo di riferimento dell'Osservatorio anche nel 2018 ha coinvolto principalmente imprese attive nella 'Fabbricazione di autoveicoli' (codice Ateco 29), in particolare quelle specializzate nella fabbricazione di parti e accessori per autovetture, o riconducibili ad altri settori economici che, in forma indiretta, si occupano di produzione e/o progettazione di componenti per auto o veicoli industriali;³ al pari delle passate edizioni, non sono stati inclusi i grandi assemblatori finali o le attività di riparazione e di noleggio di autoveicoli.

Si tratta principalmente di realtà industriali con sede legale entro i confini nazionali e che generano ricchezza sul territorio grazie alla produzione in loco di parti e componenti.

Le imprese analizzate sono costituite in società di capitale: tale scelta ha consentito di analizzare le realtà imprenditoriali più strutturate e con maggior rilievo nella *supply chain* nonché, ha permesso il reperimento più facilitato di dati economico-finanziari, utili a stimare l'impatto economico in termini di fatturato e di forza lavoro della componentistica autoveicolare in Italia.

Ogni anno il lavoro di monitoraggio costante delle imprese coinvolte nella filiera permette di aggiornare il bacino di riferimento che, nel 2018 ha permesso di indagare oltre 2.280 imprese della filiera. A tale risultato si è pervenuti depurando il *dataset* di ricerca dalle realtà che nel corso dell'anno hanno cessato la loro attività, includendo nel perimetro di indagine le imprese neo avviate e, inoltre, cercando realtà di nicchia che, nel loro *core business*, destinano parte della loro produzione anche per l'indotto automotive.

Rispetto all'edizione passata è stato possibile incrementare il numero di imprese monitorate grazie all'incrocio simultaneo di diversi *dataset*

³ I principali codici Ateco (2007) a cui si è fatto riferimento per l'aggiornamento del database appartengono alle seguenti sezioni: 20 Fabbricazione di prodotti chimici; 21 Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e preparati farmaceutici; 22 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche; 23 Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi; 24 Metallurgia; 25 Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature); 26 Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica ed ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi; 27 Fabbricazione di apparecchiature elettriche e apparecchiature per uso domestiche non elettriche; 28 Fabbricazione di macchinari e apparecchiature NCA; 29 Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 30 Fabbricazione di altri mezzi di trasporto; 33 Riparazione, manutenzione ed installazione di macchine e apparecchiature; 71 Attività di studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche; 72 Ricerca scientifica e sviluppo; 74 Altre attività professionali, scientifiche e tecniche. Nello specifico sono state incluse la maggior parte delle attività codificate 29.3 Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori, e parzialmente attività con cod. Ateco 29.1 Fabbricazione di autoveicoli e 29.2 (Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi).

di ricerca. Questa attività ha consentito soprattutto l'individuazione di fornitori collocati oltre il terzo livello (in prevalenza subfornitori), realtà che sono più difficili da ricondurre all'automotive perché coinvolte nelle lavorazioni intermedie del settore in maniera più marginale.

Come nelle passate edizioni, alle imprese del dataset è stato richiesto di compilare telematicamente il questionario di indagine sviluppato sul software Qualtrics dal Centro CAMI dell'Università Ca' Foscari. L'indagine ha preso avvio tra febbraio e marzo 2018, periodo entro il quale tutte le imprese hanno ricevuto mezzo mail un link personalizzato e univoco attraverso il quale hanno potuto compilare in autonomia e in più sessioni il questionario di rilevazione. Al fine di raggiungere un buon tasso di risposta, si sono effettuate diverse azioni di sollecito e di sensibilizzazione, attività a cui si è costantemente affiancata anche un'assistenza telefonica per la compilazione assistita del questionario.

A conclusione della rilevazione, dopo una ulteriore verifica dell'attività nella quale opera ciascun fornitore, e tenuto conto delle imprese che hanno dichiarato di non far parte del bacino di riferimento dell'indagine, il dataset finale dell'Osservatorio ha visto coinvolte circa 2.200 realtà imprenditoriali, di cui poco meno del 63% collocate nel Nord Ovest d'Italia, dove nelle sole regioni del Piemonte e della Lombardia hanno sede legale più di 1.500 imprese. Seguono, per ordine di importanza le zone del Nord Est, dove si concentra un ulteriore 20% dei fornitori, e del Centro -Sud Italia (il 17%).

Figura 3.1 Distribuzione dei fornitori della componentistica per regione della sede legale d'impresa



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

3.3 La struttura del questionario

Per garantire la confrontabilità dei risultati con le informazioni delle passate edizioni, il questionario dell'indagine ha mantenuto il suo impianto, ormai consolidato nel tempo. Alle imprese sono state sottoposte nel complesso 48 domande, suddivise a loro volta in diverse sezioni tematiche:

1. **Descrizione impresa:** sezione finalizzata a fornire un profilo generale del fornitore;
2. **Impresa e mercato:** gruppo di domande dove vengono analizzate le principali strategie imprenditoriali;
3. **Innovazione:** in cui vengono fornite informazioni sugli investimenti in R&S realizzati nell'ultimo anno e triennio;
4. **Relazioni inter-organizzative:** focus attraverso il quale vengono indagate le principali collaborazioni instaurate dai fornitori;
5. **Trend:** approfondimento dedicato ai nuovi trend tecnologici della filiera.

Se è vero che da un lato non si sono apportate modifiche sostanziali nella struttura del questionario di rilevazione,⁴ d'altro canto i quesiti a cui hanno risposto le imprese indagate, in alcuni casi, sono stati differenti rispetto a quelli delle passate edizioni.

Alcune informazioni come la struttura, le strategie imprenditoriali, gli investimenti in R&S e le relazioni inter-organizzative, sono infatti elementi essenziali che devono essere monitorati nel tempo, per poter cogliere i cambiamenti, seppure lievi, che stanno interessando gli attori della filiera.

Parallelamente, non è stato possibile esimersi dall'indagare, in maniera più approfondita e puntuale, tutti i nuovi trend che stanno interessando il comparto: è per questo motivo che l'ultima sezione del questionario, è quella che è stata modificata più di tutte ed integrata rispetto alle edizioni precedenti.

Il settore auto, infatti, sta lentamente modificando la base tecnologica, i protagonisti e l'architettura della filiera. Per l'Osservatorio è diventato pertanto fondamentale indagare la capacità che hanno le imprese di intercettare e saper cogliere le nuove trasformazioni sul fronte delle alimentazioni alternative, del veicolo interconnesso, della guida autonoma, del potenziamento del car sharing o dei trasporti pubblici, valutando lo stato dell'arte delle imprese e individuando vantaggi e svantaggi che l'introduzione delle nuove tecnologie o dei nuovi modelli di mobilità potrebbero apportare alla filiera italiana.

4 Nella rilevazione condotta nel corso del 2018 si è scelto di non inserire alcune domande presenti nel questionario della ricerca dell'anno precedente su strategie di medio-lungo termine che non richiedono una analisi periodica.

Accanto a tutte queste tematiche sono state poste sotto la lente d'ingrandimento le strategie aziendali, le risorse e gli ambiti di applicazione degli investimenti effettuati o previsti in chiave Industria 4.0, che oggi sono al centro del processo di trasformazione dell'indotto automotive.

3.4 I numeri della filiera

Come nelle passate edizioni, al fine di stimare con accuratezza l'impatto economico della componentistica autoveicolare italiana in termini di fatturato e di addetti, si è proceduto in via preliminare ad attribuire le attività, individuate come appartenenti al settore in esame, alle diverse categorie della fornitura.

L'universo di riferimento finale conta **2.190 imprese**,⁵ quota a cui si è pervenuti grazie ai continui processi di revisione del database e, quest'anno, anche mediante la condivisione e integrazione del campione con differenti dataset di ricerca, operazione che ha permesso di selezionare soprattutto realtà produttive collocate oltre il terzo livello della catena di fornitura, in particolare subfornitori.

I bilanci di esercizio non consolidati, depositati presso i Registri Imprese delle Camere di commercio italiane, nonché le informazioni sugli addetti aggiornate a fine 2017, estratte in via prevalente dagli archivi INPS, hanno permesso di raccogliere dati ufficiali sul fatturato e sugli occupati per oltre l'87% delle attività presenti nell'Osservatorio.

A conclusione di questo processo, nei casi ancora mancanti, per le imprese rispondenti sono stati tenuti in considerazione il giro d'affari e il numero degli addetti dichiarati nel questionario, mentre per l'insieme residuale è stata convalidata la dimensione economica rilevata nell'anno precedente.

I dati complessivi confermano anche nel 2017 la fase espansiva della filiera rilevata negli anni recenti: grazie al trend crescente registrato dalle vendite e dalle immatricolazioni di autoveicoli e alla buona performance delle esportazioni del settore, l'impatto economico generato dalla componentistica sul territorio nazionale è sempre più rilevante.

⁵ Il numero di imprese dell'edizione 2018 dell'Osservatorio risulta diverso rispetto all'universo individuato nell'edizione precedente in quanto il database complessivo della filiera, soggetto a periodiche integrazioni e revisioni, tiene conto delle dinamiche imprenditoriali intervenute nel corso dell'ultimo anno (nuove iscrizioni, cessazioni, procedure concorsuali, ecc.).

Tabella 3.2 Fatturato e addetti automotive. Dati Italia

	Imprese	2017	2016 (rettificato)	Var.% 2017/2016	2017	2016 (rettificato)	Var.% 2017/2016
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	addetti auto	addetti auto	Addetti auto
Subfornitori	725	5.191	4.712	10,2%	25.237	24.841	1,6%
Subfornitori (lavorazioni)	265	1.392	1.255	10,9%	6.639	6.392	3,9%
Specialisti*	576	20.920	19.840	5,4%	58.472	57.453	1,8%
Specialisti (motorsport)	101	709	652	8,7%	2.877	2.741	5,0%
Specialisti (aftermarket)	283	2.503	2.363	5,9%	9.057	9.052	0,1%
Engineering & Design	146	1.029	998	3,1%	7.711	7.561	2,0%
Sistemisti/ modulisti	94	14.727	13.647	7,9%	46.470	46.341	0,3%
TOTALE	2.190	46.471	43.467	6,9%	156.463	154.381	1,3%

* specialisti puri e telematica

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nel 2017 l'universo della componentistica autoveicolare ha generato un fatturato direttamente riconducibile al settore stimato pari a 46,5 miliardi di euro e conta un bacino di addetti del comparto pari a 156.463 unità.⁶

La crescita delle vendite rispetto all'anno passato è stata sostenuta: nel complesso, infatti, il giro d'affari è aumentato del 6,9%. L'incremento è stato trasversale a tutti i mestieri della filiera, ma più marcato tra i subfornitori (+10,2%), in particolare quelli delle lavorazioni (+10,9%), dove si è registrata la crescita più elevata, con una *performance* particolarmente brillante. Positive le variazioni rilevate per gli specialisti del motorsport (+8,7%) e per i fornitori di moduli e sistemi (+7,9%).

Per quanto concerne i dati occupazionali, l'incremento stimato è stato generalmente più contenuto: gli addetti direttamente impiegati nella componentistica sono aumentati del +1,3% rispetto all'anno precedente. Tra i fornitori, gli specialisti del motorsport (+5%) e le attività delle lavorazioni

⁶ La stima del valore del fatturato riconducibile al settore auto è stata calcolata utilizzando la quota del giro d'affari derivante dal mercato della componentistica, rilevata per le diverse categorie di fornitori nell'indagine sul campo. Nel complesso le 2.190 imprese hanno generato nel 2017 un giro d'affari di oltre 69 miliardi di euro a cui afferisce un bacino di addetti di circa 237.600 unità.

(+3,9%) si confermano i mestieri più dinamici anche sul fronte occupazionale, mentre gli specialisti dell'aftermarket e i sistemisti e modulististi vedono la loro forza lavoro sostanzialmente stabile.

3.5 Caratteristiche delle imprese rispondenti

All'edizione 2018 dell'indagine **hanno partecipato 467 imprese**, con una *redemption*⁷ pari al 21,3%; in nove casi su dieci il questionario è stato acquisito nella sua interezza e, nel caso di risposta parziale, lo stato di compilazione è stato superiore ad un terzo. A conferma dell'importanza dell'Osservatorio non solo per i ricercatori, ma anche per gli operatori del settore, tra le imprese partecipanti all'indagine di quest'anno ben 222 (il 47,5%) ha risposto anche all'edizione passata e 112 (il 24%) alle ultime tre annualità.⁸

Il campione finale ha una rilevanza importante nel panorama nazionale della filiera: nel 2017, con **un fatturato complessivo di oltre 20,5mld di €, di cui il 71% generato direttamente dal settore automotive, e un bacino di circa 75.500 lavoratori alle dirette dipendenze delle imprese**, l'impatto economico riconducibile ai soli fornitori rispondenti è sempre più consistente.

Se si analizza la distribuzione per regione del campione, emerge con forza il ruolo chiave del Piemonte che, con 212 risposte, rappresenta il 45,4% del totale davanti alla Lombardia (112 questionari; il 24%). Seguono, distanziate, le imprese dell'Emilia Romagna e del Veneto che, nel complesso, rappresentano un ulteriore 13% dei rispondenti. In generale, la distribuzione dei fornitori partecipanti rispecchia quella del dataset di ricerca; emerge, tuttavia, una lieve sovrarappresentazione del Piemonte,⁹ compensata da un numero leggermente inferiore di imprese della Lombardia che, quest'anno, hanno comunque aderito maggiormente all'indagine rispetto all'Osservatorio precedente.

La distribuzione delle rispondenti per natura giuridica che, in ogni caso, non si discosta dalla ripartizione evidenziata in passato: rimane invaria-

7 Il tasso di risposta è stato calcolato prendendo in considerazione un dataset che è stato poi oggetto di modifiche a seguito delle dichiarazioni pervenute, e che pertanto non è del tutto coincidente con quello ottenuto ad esito dell'attività di revisione.

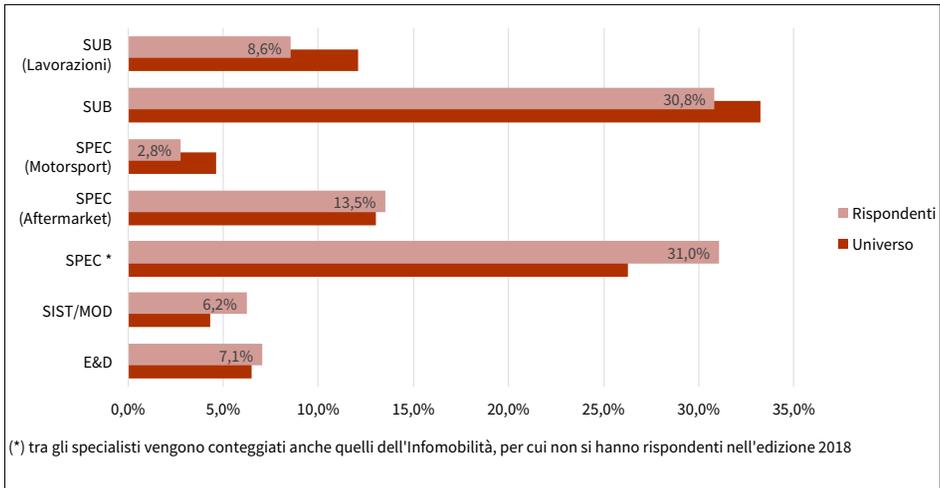
8 Tutti i trend 2017/2016 analizzati nel presente rapporto sono stati calcolati prendendo in considerazione il campione complessivo dell'edizione 2018 dell'Osservatorio.

9 Si consideri che l'attività di sensibilizzazione alla compilazione del questionario, condotta dalla Camera di commercio di Torino e dall'Anfia, è risultata più incisiva nel territorio di competenza dell'ente camerale e nelle altre province piemontesi, piuttosto che nel resto d'Italia; in Veneto il Cami e in Emilia Romagna Università di Modena e Reggio Emilia, in qualità di partner del Cami, hanno accompagnato le imprese nella compilazione, con visite aziendali mirate.

ta la quota di società per azioni (il 29,1%) e di società a responsabilità limitata (il 70,2%); residuali le altre forme giuridiche, per lo più società consortili.

Differente, invece, la ripartizione degli operatori per mestieri della catena di fornitura, sia rispetto al dataset di partenza, sia nei confronti dei risultati dell'anno trascorso.

Figura 3.2 Imprese per categoria. Confronto rispondenti e universo (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Se la composizione del campione risulta aderente rispetto a quella nell'universo per le categorie degli specialisti dell'aftermarket (il 13,5% dei rispondenti) e degli E&D (il 7,1%), tra i partecipanti dell'indagine si conta un numero maggiore di specialisti 'puri' (il 31% contro circa il 26% del dataset) e di sistemisti modulisti (il 6,2% contro il 4,3%), categorie bilanciate da una minore presenza di subfornitori (compresi quelli delle lavorazioni) e di specialisti del motorsport, mestiere, quest'ultimo, che essendo poco rappresentativo in termini di consistenza, nelle prossime elaborazioni sarà incluso nell'insieme degli specialisti.

Dal confronto con i rispondenti dell'edizione 2017, risulta sostanzialmente invariato il gruppo degli specialisti 'puri', quello del ricambio e quello degli E&D, mentre più contenuto il cluster dei fornitori di moduli e sistemi (era il 9%). Rilevante, invece, la quota di imprese specializzate nelle lavorazioni, categoria che, a differenza dell'anno scorso, quest'anno, con quasi il 9%, rappresenta un'identità autonoma rispetto a quella dei subfornitori.

All'elevata competenza che caratterizza le imprese italiane della componentistica si associa una longevità operativa nel mercato dell'automotive: nove imprese su dieci hanno dichiarato di essere attive nel settore da sempre, o comunque da almeno cinque anni, mentre è residuale il peso di chi è presente nel comparto da meno di un quinquennio (poco più del 5%) o di chi saltuariamente intercetta le opportunità di questo mercato (il 3,4%). I sistemisti/modulisti e le imprese specializzate in ingegnerizzazione e design sono i fornitori con maggiore esperienza nel settore (in entrambi i casi il 97% dei rispondenti ha dichiarato di lavorare per la componentistica da almeno cinque anni), mentre gli specialisti del motorsport e i subfornitori hanno dichiarato maggiormente una presenza minore al quinquennio (rispettivamente il 77% e l'87,5%).

Rimane pressoché invariata la percentuale di partecipanti che si dichiarano imprese indipendenti (il 68%; il 70% nel 2016), per contro, il 18% dei fornitori appartiene ad un gruppo industriale estero ed il 14% italiano. L'appartenenza a un gruppo è più correlata ai fornitori di sistemi o moduli, cluster in cui raggiunge il 93%, e tra gli specialisti 'puri' (il 47%).

Tabella 3.3 Appartenenza ad un gruppo industriale (valori %)

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (aftermarket)	SUB	SUB (lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	69,7%	6,9%	55,7%	85,7%	81,3%	85,0%	68,1%
Appartenenza ad un gruppo estero	12,1%	82,8%	24,1%	4,8%	7,6%	7,5%	17,8%
Appartenenza ad un gruppo italiano	18,2%	10,3%	20,3%	9,5%	11,1%	7,5%	14,1%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

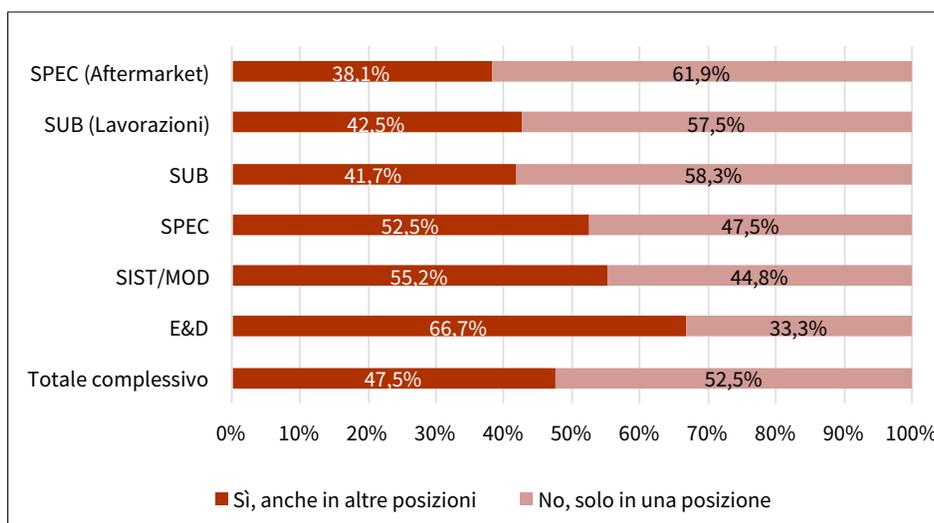
Di assoluta importanza è l'analisi del posizionamento nella filiera dei vari attori che, nel 36% dei casi si collocano al suo vertice in qualità di fornitori di primo livello e il 42,4% delle volte ricoprono la qualifica di fornitori di secondo livello.

La posizione di *Tier I* vede coinvolti in primis i fornitori di moduli e sistemi (l'86%), gli E&D (61%) e gli specialisti (59%) mentre circa il 60% dei subfornitori e delle attività delle lavorazioni, dichiarano di collocarsi nel processo industriale prevalentemente come *Tier II*. Al vertice opposto si collocano principalmente gli specialisti dell'aftermarket che, viste le loro particolarità, nel 54% dei casi si identificano come fornitori di terzo livello e oltre.

Tuttavia, le trasformazioni che stanno interessando la filiera impongono una trasversalità e una flessibilità delle competenze dei fornitori che compongono la *supply chain*, peculiarità che si evidenzia con forza dall'analisi

del posizionamento delle imprese che dichiarano di ricoprire più ruoli nella piramide della fornitura. Poco meno di un'impresa su due (il 47,5%) ha dichiarato, infatti, di ricoprire più posizioni oltre a quella principale nella catena di fornitura della componentistica, percentuale che sale al 66,7% proprio tra gli E&D, ovvero i fornitori che per loro natura fungono da collegamento tra i vari attori della *supply chain* e che, grazie alle loro competenze in nuove tecnologie, in innovazione e in progettazione, sono gli attori che più di altri sono in grado di accompagnare e guidare le imprese della componentistica nei nuovi processi industriali e in chiave Industria 4.0.

Figura 3.3 Imprese per categoria e numero di posizioni nella piramide di fornitura (valori %)



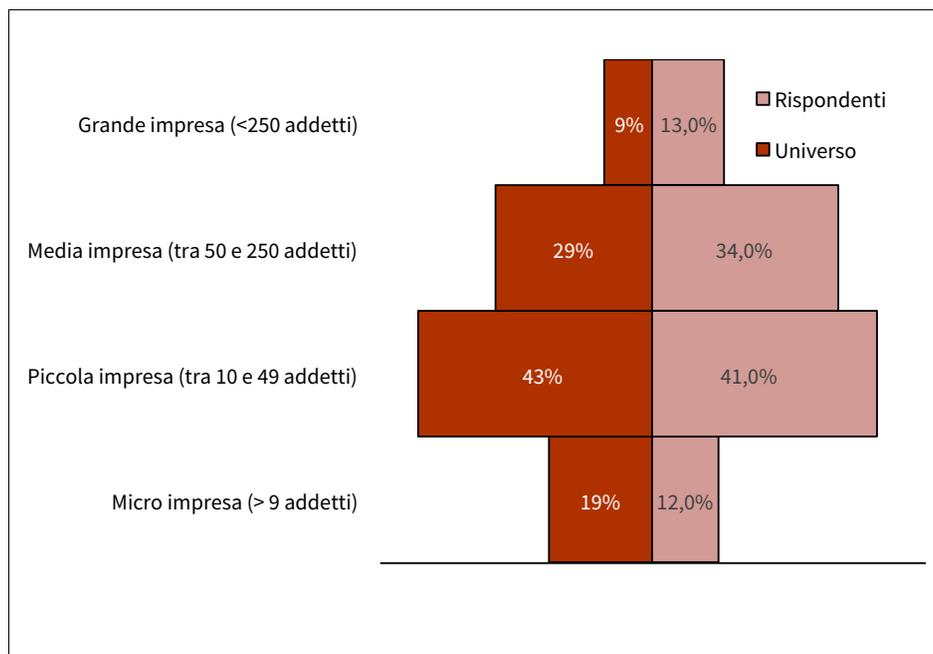
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

L'esame delle imprese rispondenti per distribuzione in fasce dimensionali in termini di addetti e fatturato¹⁰ restituisce, come negli anni passati, la maggior presenza di fornitori di piccola e media grandezza; per quanto concerne gli occupati, il 53,7% degli operatori conta nel proprio organico meno di 49 addetti (era il 58% nell'edizione passata), seguono le medie imprese – tra

¹⁰ Come già evidenziato nelle passate edizioni dell'Osservatorio, l'analisi per fatturato utile, insieme al dato sugli addetti, alla qualifica di PMI secondo la definizione europea - di cui alla Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione Europea - identifica tra le iniziative imprenditoriali con meno di 2mln di fatturato annuo, imprese che in base alla sola soglia dimensionale degli effettivi sarebbero da considerare piccole imprese; all'opposto, imprese di medie dimensioni per numero di dipendenti hanno giri d'affare superiori ai 50mln di €, soglia discriminante per l'attribuzione di qualifica di grande impresa.

50 e 249 addetti (con il 34% contro il 29%) – e, con il 13%, le imprese di grande dimensione (oltre 250 addetti). La distribuzione complessiva del campione rispecchia discretamente quella dell’universo di riferimento in cui la maggiore presenza di micro e piccole imprese, rispetto ai rispondenti, viene bilanciata da un numero inferiore di medi e grandi fornitori.

Figura 3.4 Imprese per classi di addetti. Confronto rispondenti e universo di riferimento¹¹ (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

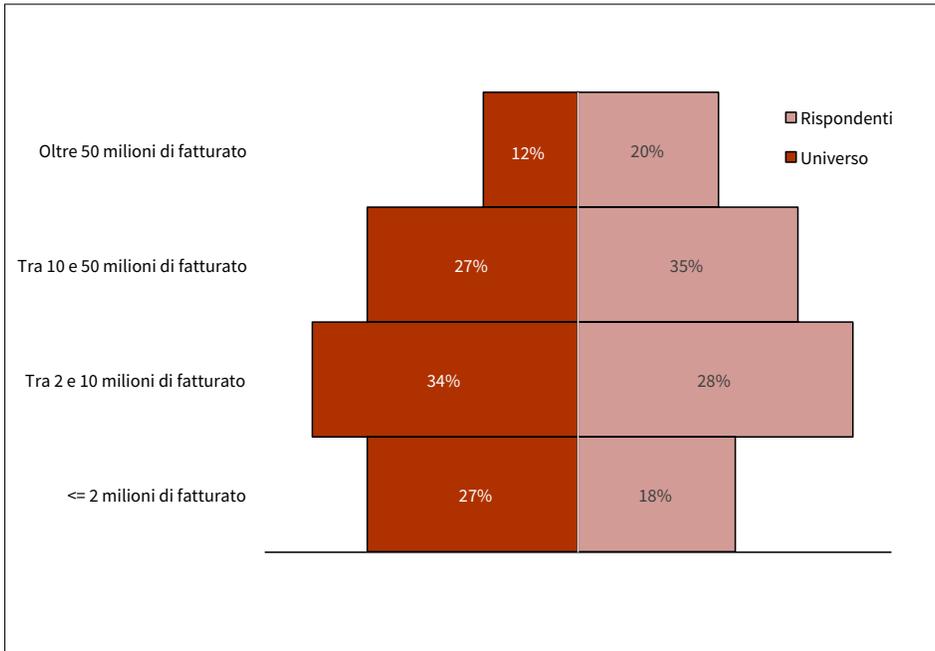
Per quanto concerne la ripartizione delle imprese per classe di fatturato diminuiscono progressivamente, per il terzo anno consecutivo, sia il numero di rispondenti della fascia dimensionale tra i 2 e i 10mln di €, passate dal 38% del 2015 al 28% del 2017, sia le imprese con un volume delle vendite inferiore ai 2mln di €, pari al 18% e diminuite in tre anni di cinque punti percentuale.

Per contro, si è assistito ad un progressivo incremento di operatori con un fatturato medio-alto: il numero di partecipanti con un giro d'affari stimato tra i 10 e i 50mln di € è aumentato di oltre dieci punti percentuale

¹¹ Per l’universo di riferimento e il relativo dataset si veda la nota 3.

in tre anni (era il 24% nel 2015 contro il 35% del 2017), mentre quello con un fatturato di oltre 50mln di € è passato nel triennio dal 15% al 20%.

Figura 3.5 Imprese per classi di fatturato. Confronto rispondenti e universo di riferimento (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Il rapporto tra dimensione imprenditoriale e mestiere del fornitore è stringente: più l'impresa produce ricavi e forza lavoro più si colloca ai vertici della piramide della fornitura nel ruolo di integratore di sistemi e fornitore di moduli, categoria in cui la percentuale di rispondenti con oltre 250 addetti è pari al 41% (contro il 13% del complesso) e quella con un fatturato superiore ai 50mln di € al 69% (contro il 20% nel totale). Al decrescere della collocazione del fornitore nella *supply chain* e del suo ruolo nella fase industriale, diminuisce anche l'impatto economico sul territorio: ne sono un esempio i subfornitori delle lavorazioni che si strutturano nel 77% dei casi come micro e piccole imprese (contro il 53% totale) e generano principalmente un volume d'affari inferiore ai 10mln di € (l'80% contro il 54% del totale). Al pari dei subfornitori delle lavorazioni si caratterizzano per una fascia di fatturato più contenuta le realtà maggiormente legate alle attività di innovazione e di progettazione: tra gli E&D nove imprese su dieci hanno un volume delle vendite inferiore ai 10mln di €.

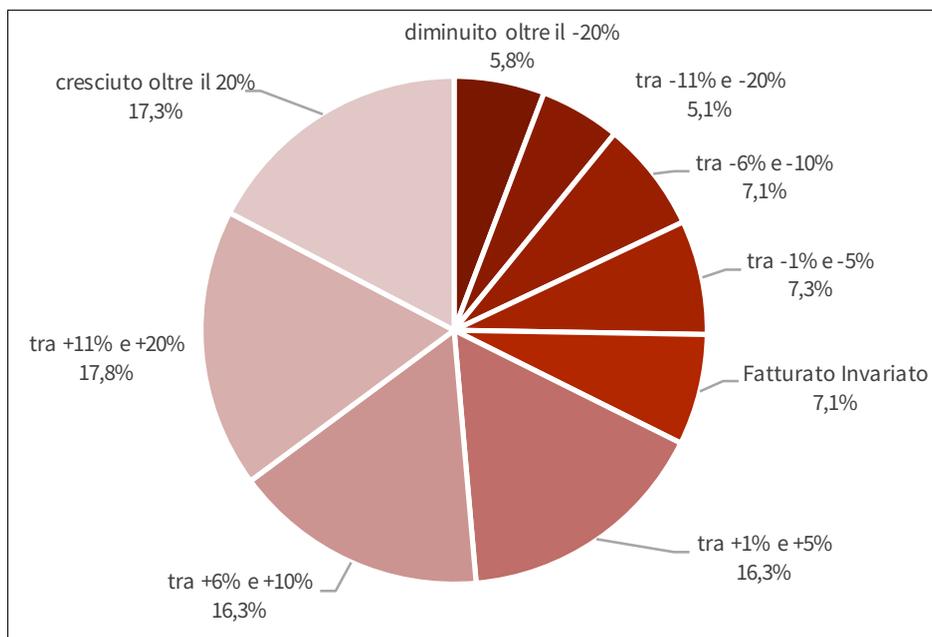
3.6 Dinamiche del fatturato e previsioni nella componentistica automotive

La fase espansiva, sperimentata negli anni recenti dalla filiera della componentistica italiana, è proseguita e si è rafforzata nel 2017: **tra i fornitori di parti e componenti di autoveicoli si è infatti ampliata la platea delle imprese che hanno beneficiato della ripresa globale del mercato dell'auto** e dell'industria manifatturiera nazionale nel suo complesso, con aspettative che, anche per l'anno in corso, confermano un clima ampiamente positivo tra gli operatori del settore.

Di tale andamento danno evidenza i risultati dell'indagine condotta presso le imprese, che in due casi su tre hanno dichiarato un fatturato in aumento, con la quota di fornitori distintisi per un incremento superiore a 10 punti percentuale passata dal 16% dell'anno precedente al 35%. Per contro, la quota di imprese con fatturato invariato è scesa dall'11% al 7%, ma soprattutto si è ridotto l'insieme delle attività con giro d'affari in contrazione, corrispondente a un'impresa su quattro, a fronte del 35% rilevato nel 2016.

Il saldo tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato ha raggiunto pertanto la ragguardevole soglia del **+42%**. In valore assoluto il **fatturato delle imprese rispondenti** ha superato i **20,5mld di €**, con un **incremento stimato del 9,5% rispetto all'anno precedente**.

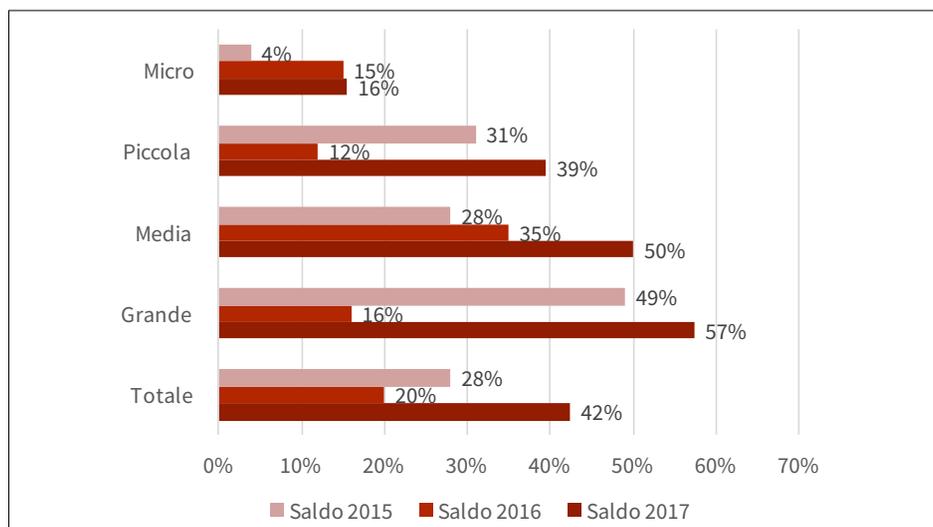
Figura 3.6 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo (2017/16)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

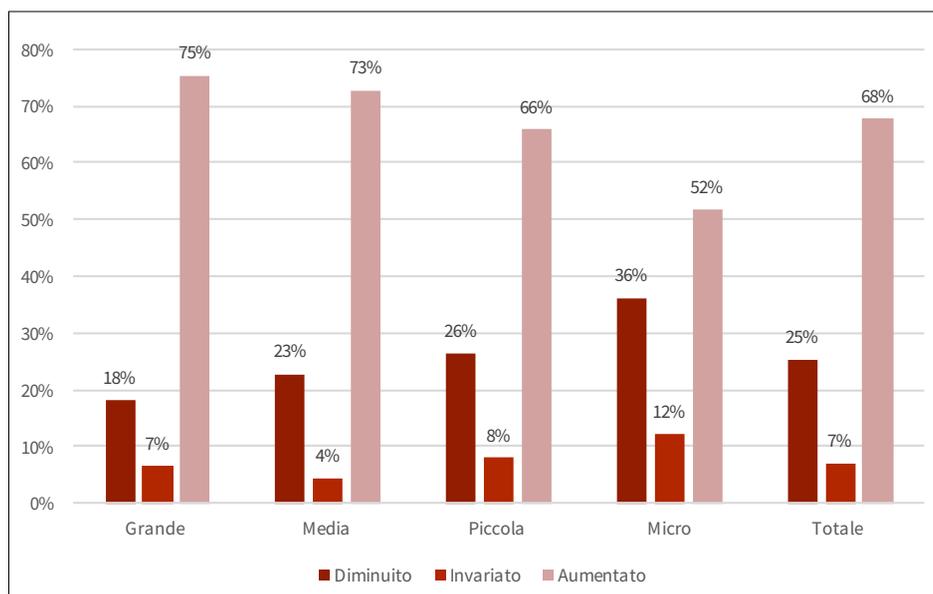
In associazione alla sua intensità, rileva la pervasività della crescita a tutte le dimensioni di impresa: la performance, in termini di incremento del fatturato, è parsa più favorevole tra i grandi fornitori, affiancata dai medi (rispettivamente il 75% e il 73% delle imprese con fatturato in aumento), ma rafforzano la propria posizione anche le piccole e le micro imprese, a evidenziare la positiva congiuntura che ha investito i vari attori della catena di fornitura. Al diminuire della dimensione aziendale, tuttavia, aumenta la quota di imprese in sofferenza, confermando come alle realtà imprenditoriali meno strutturate si accompagnino di norma fattori che nel medio e lungo periodo tendono a far perdere competitività. La maggiore complessità organizzativa si accorda invece a una dinamica più favorevole nel caso di appartenenza a un gruppo industriale estero (saldo del +49%).

Figura 3.7 Saldo tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato complessivo per dimensione



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Figura 3.8 Andamento del fatturato complessivo per dimensione d'impresa nel 2017



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nonostante la connotazione di una crescita pressoché diffusa, sulla scia di quanto riscontrato nel 2016, l'analisi per segmenti evidenzia un saldo positivo tra incremento e diminuzione del giro d'affari per tutte le categorie in esame, ad eccezione degli E&D (-6%), che confermano anche nell'intensità della variazione l'andamento complessivamente negativo rilevato nell'anno precedente. Per il terzo anno consecutivo le attività di engineering e design risultano la categoria più debole della filiera, caratterizzata da una marcata polarizzazione: a un gruppo di imprese particolarmente dinamico nella crescita, si contrappone un rilevante novero di attività che riducono il fatturato di oltre 10 punti percentuale.

A giovare della fase di espansione sono stati invece soprattutto il cluster dei subfornitori e quello dei fornitori di moduli e sistemi, che registrano risultati particolarmente brillanti, con saldi rispettivamente del +56% e del +52%. All'interno della categoria dei subfornitori, si mette in luce altresì la prestazione delle imprese che realizzano lavorazioni meccaniche o trattamenti (+47%), indagate per la prima volta come segmento autonomo.

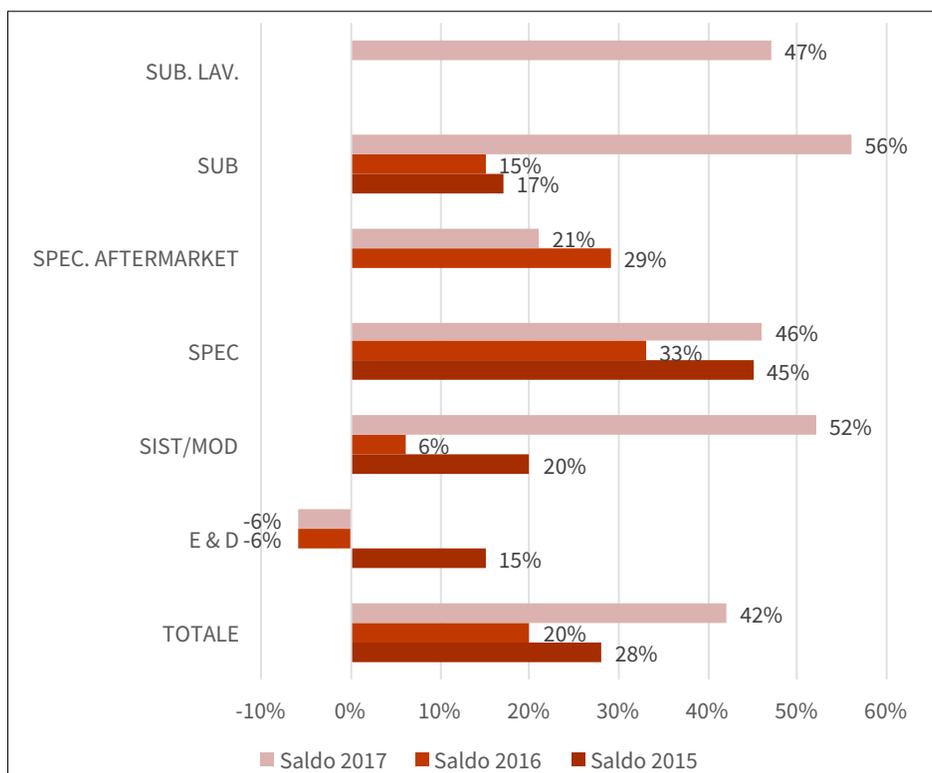
Gli specialisti (saldo del +46%) si confermano una categoria particolarmente dinamica di fornitori, benché tra di essi, quelli aftermarket manifestino un saldo positivo (+21%) ma in riduzione rispetto all'anno precedente.

Tabella 3.4 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo per categoria (valori %)

	Fornitori di moduli e sistemi	Specialisti	SPEC (aftermarket)	SUB	SUB (lavorazioni)	E & D
In aumento	72,4%	70,3%	55,6%	74,3%	70,0%	42,4%
Invariato	6,9%	5,1%	9,5%	7,6%	7,5%	9,1%
In diminuzione	20,7%	24,7%	34,9%	18,1%	22,5%	48,5%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Figura 3.9 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato complessivo per categoria*

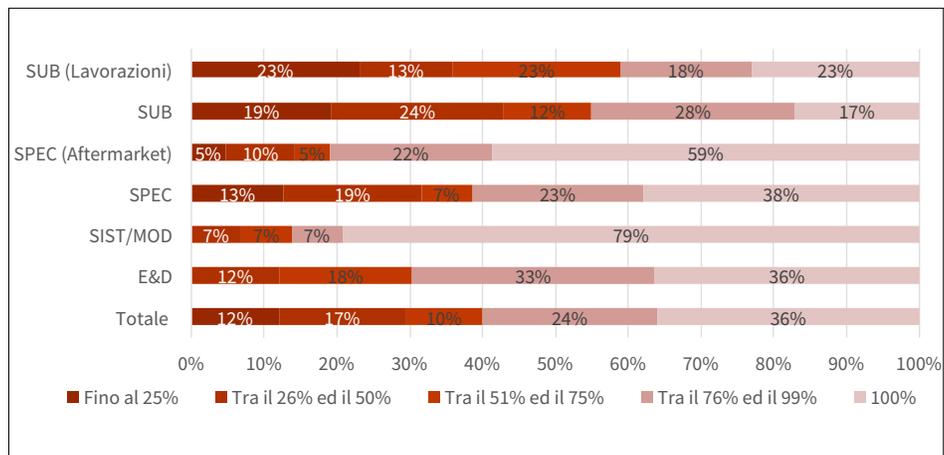


(*) Per il gruppo delle attività delle lavorazioni (Subfornitori) non è stato possibile effettuare il confronto con gli anni precedenti in quanto indagate per la prima volta come cluster separato dagli altri subfornitori
 Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nel corso degli anni l'Osservatorio ha monitorato le strategie di diversificazione settoriale all'interno della filiera, intercettando e quantificando lo spostamento delle imprese della componentistica verso altre aree di business che possano offrire opportunità di espansione, o consentire la riduzione del rischio imprenditoriale, sia operando in un ambito contiguo, sia con l'ingresso in un settore del tutto slegato dall'originario.

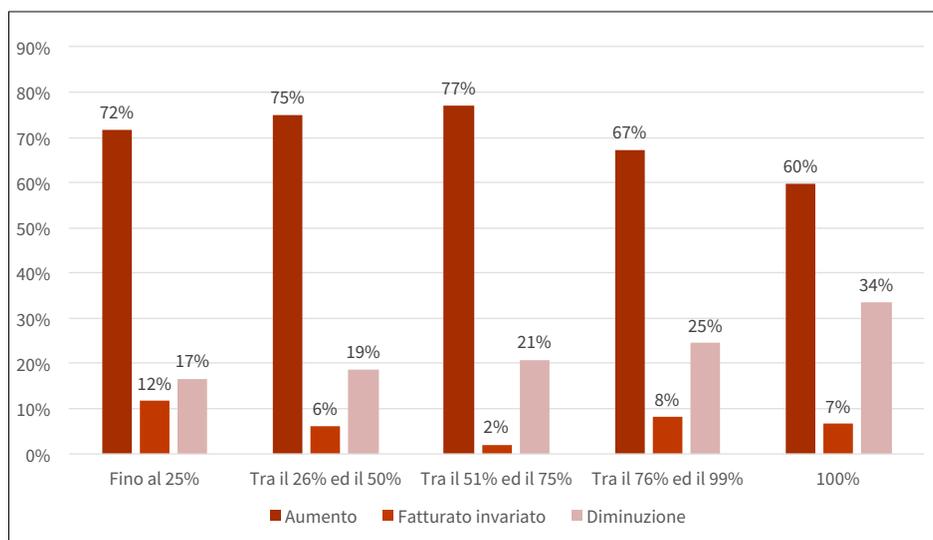
Dall'analisi del trend del fatturato si evince come tali strategie siano risultate premianti, specie quando il business nell'automotive ha mantenuto un peso preponderante, ma è stato bilanciato dall'operatività in aree di attività diverse; d'altro canto, al crescere della quota di fatturato generato dal settore automotive, è aumentato il gruppo di imprese in sofferenza che hanno denunciato una riduzione del giro di affari.

Figura 3.10 Fatturato automotive per categoria



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Figura 3.11 Andamento del fatturato delle imprese per quota di fatturato automotive



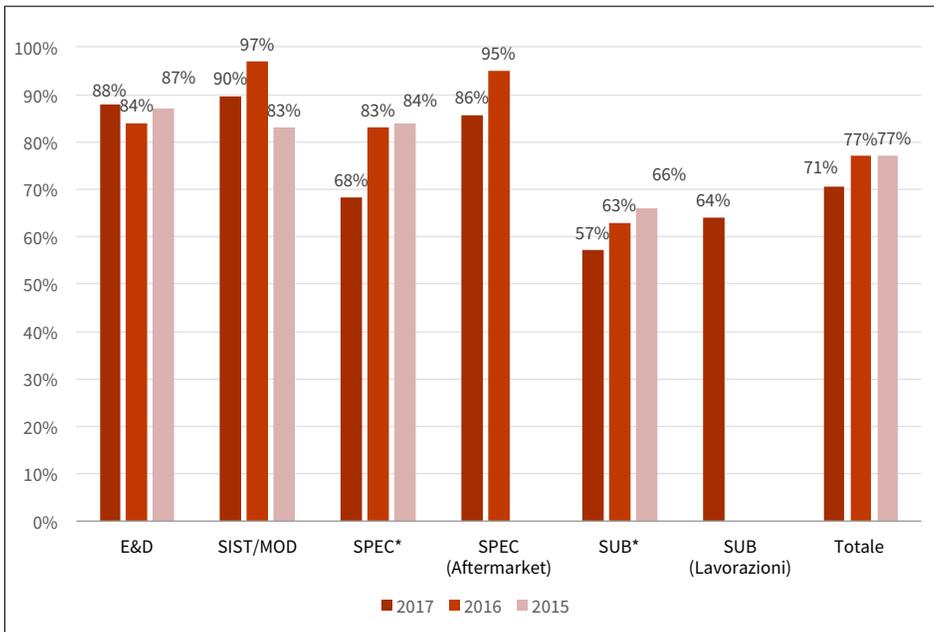
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nel 2017 il consolidamento della ripresa dell'industria italiana, esteso a molteplici settori manifatturieri, può aver stimolato l'orientamento a più aree d'affari: è infatti diminuita la quota di imprese con ricavi generati in misura maggioritaria dal settore automotive, passato dal 77% del biennio 2015-2016, al 71%.

Anche se il dato non è del tutto paragonabile con le precedenti edizioni delle indagini, in quanto la relativa categoria era comprensiva del segmento delle lavorazioni, risulta evidente una riduzione della quota di fatturato proveniente in via maggioritaria dal comparto automotive per i subfornitori, il *cluster* che, come già evidenziato nelle ricerche passate, ha adottato nel tempo maggiori strategie di diversificazione, andando ad orientare le proprie forniture su comparti differenti. Analogamente, cresce la proiezione verso altri settori per il gruppo degli specialisti, al cui interno, l'insieme delle attività aftermarket si connotano per un giro d'affari ampiamente dipendente dall'auto. D'altro canto gli E&D rappresentano l'unico cluster della filiera la cui quota di ricavi derivanti dall'auto è aumentata rispetto all'anno precedente, passando all'88%, con un incremento di 4 punti percentuale.

I fornitori di moduli e sistemi e gli specialisti aftermarket, per le caratteristiche intrinseche e le specificità di queste attività nella filiera, si confermano la categoria più dipendente dal settore auto (rispettivamente il 79% e il 59% degli operatori deriva il 100% del fatturato dal mercato del settore automotive), anche se in misura minore rispetto allo scorso anno.

Figura 3.12 Quota di imprese con fatturato automotive superiore al 50% sul fatturato totale



(*) La quota degli specialisti aftermarket e quella dei subfornitori delle lavorazioni vengono indagate per la prima volta in forma separata dalle due categorie rispettivamente degli specialisti e dei subfornitori
 Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Se il 2017 è stato archiviato come periodo prospero per i volumi di affari della filiera, confermando a consuntivo il clima di fiducia riscontrato tra gli operatori nelle interviste che erano state condotte a inizio anno, non di meno il 2018 raccoglie proiezioni positive.

Le prospettive future, nelle opinioni degli intervistati, sono favorevoli per l'84%, in lieve riduzione rispetto all'anno precedente (erano l'87%), con un rafforzamento tuttavia della quota delle imprese molto ottimiste (l'8%); al contempo il 16% delle imprese si è espressa per un atteso peggioramento della propria situazione economica, con un conseguente saldo ottimisti-pessimisti del +67%.

I fornitori di moduli e sistemi e gli specialisti 'puri' si confermano ancora una volta le categorie più fiduciose nel futuro (rispettivamente il 93% e l'86% con previsioni di crescita); più deboli invece le aspettative per gli specialisti dell'aftermarket, dove più di un'impresa su quattro prevede un inasprimento della propria situazione economica.

3.7 Gli addetti

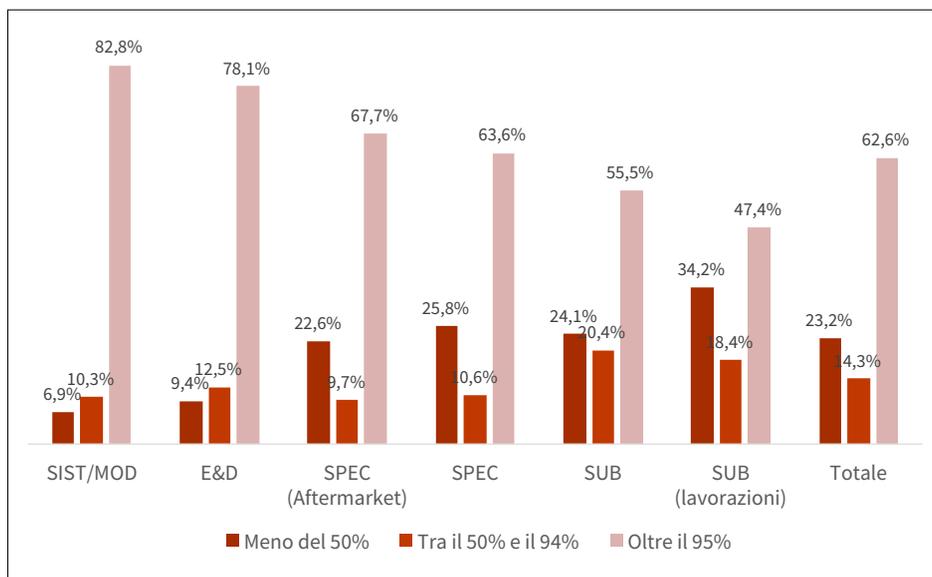
Per valutare lo stato di salute delle imprese della componentistica, vengono ogni anno esaminate caratteristiche e dimensioni della forza lavoro del settore, che danno evidenza del forte impatto economico della componentistica sui territori. **A fine 2017 i rispondenti all'indagine contavano più di 75.500 addetti alle dirette dipendenze** (con contratto di lavoro a tempo indeterminato o determinato), **di cui oltre 50.200 automotive-oriented** (il 66,5% del totale dei dipendenti), in linea con la rilevazione dell'anno precedente. Continua a crescere, rispetto alle passate rilevazioni, il numero di imprese che dichiarano di impiegare la quasi totalità degli addetti per la produzione di parti e componenti auto¹² (il 63%): tra gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli la percentuale sale all'83% e, tra le imprese di engineering e design, al 78%.

Le caratteristiche intrinseche dei subfornitori delle lavorazioni e degli altri subfornitori, che implicano una produzione di prodotti più standardizzati e facilmente replicabili e rivolti a più settori merceologici, portano ad una distribuzione minore degli addetti impiegati esclusivamente per la componentistica (rispettivamente al 47% ed al 56%).¹³

¹² Era il 60% nel 2016 ed il 55% nel 2015.

¹³ Le percentuali sono state calcolate non prendendo in considerazione quattro fornitori (tre subfornitori e un'impresa delle lavorazioni) che hanno dichiarato di essere saltuariamente attivi nel settore automotive in base alle opportunità di mercato e che pertanto, nel 2017, non hanno né generato fatturato grazie alla componentistica, né impiegato personale.

Figura 3.13 Distribuzione delle imprese per classe di addetti impiegati nel settore automotive e mestiere della fornitura (valori %)



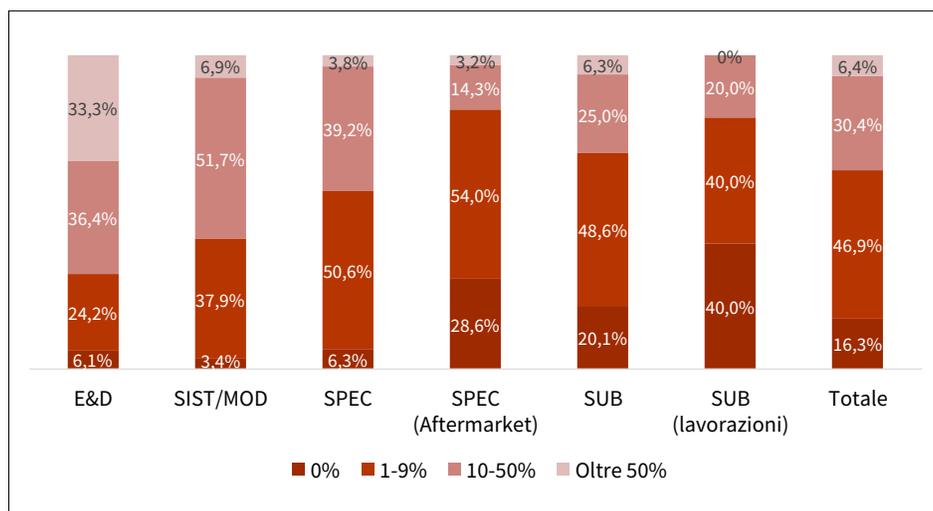
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Quanto ad alcune caratteristiche del bacino occupazionale, in particolare riguardo al titolo di studio in possesso del personale, dai risultati dell'Osservatorio emerge che circa sei imprese su cento hanno almeno la metà degli addetti laureati, valore che raggiunge la quota più elevata in assoluto tra le imprese che si occupano di ingegnerizzazione e prototipazione (il 33% dei fornitori di questo mestiere ha almeno il 50% dei dipendenti con la laurea).

Dal lato opposto, il 16% dei partecipanti all'indagine ha dichiarato di non avere nelle risorse umane addetti con questo titolo di studio, valore che, sebbene in decrescita rispetto agli anni passati (era il 18% nel 2016 ed il 19% nel 2015), è particolarmente influenzato dal mestiere ricoperto dal fornitore all'interno *supply-chain*; il 40% dei subfornitori specializzati nelle lavorazioni hanno infatti dichiarato di non aver personale dipendente con laurea nel loro organico, percentuale che si mantiene elevata anche tra gli specialisti dell'aftermarket (il 29%) e tra i subfornitori (il 20%). È pertanto evidente la stretta correlazione tra attività dell'operatore e la presenza o meno di personale laureato nell'organico, così come è visibile il legame tra addetti con un elevato livello di istruzione e direttamente impiegati in attività di ricerca e sviluppo. Se poco meno del 70% delle imprese ha infatti dichiarato di aver personale che si occupa di attività innovative,

questa percentuale raggiunge i valori più elevati proprio nei mestieri con un maggior numero di addetti con titolo di studio pari o superiore alla laurea di primo livello (specialisti e E&D), mentre tocca i livelli più contenuti tra i subfornitori che hanno meno personale con queste caratteristiche.

Figura 3.14 Distribuzione delle imprese per mestiere e quota degli addetti laureati (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Quest'anno, per la prima volta, è stato richiesto ai partecipanti di quantificare, laddove presente, il personale non assunto direttamente dall'impresa. Gli addetti 'temporanei', così come i liberi professionisti che gravitano attorno alle imprese italiane, negli anni hanno assunto un ruolo sempre più importante per stimare il livello di occupazione creato dalle attività manifatturiere nel complesso.

A fine 2017 la stima dei **lavoratori atipici** presenti nelle imprese rispondenti è stata pari a **6.089 unità, ovvero il 7,5% dell'occupazione complessiva** (alle dirette dipendenze e non).¹⁴ Sono gli integratori di sistemi e fornitori di moduli a ricorrere di meno alla manodopera di personale non

¹⁴ È un valore leggermente inferiore a quello rilevato dall'ISTAT nell'indagine sulla forza lavoro (anno 2015, ultimo disponibile), dove, per le sole attività che producono parti ed accessori per autoveicoli, i lavoratori non alle dirette dipendenze rappresentano poco meno dell'11% degli addetti. Si tenga in considerazione che, tra i fornitori rispondenti all'Osservatorio, vi sono anche imprese che non hanno come attività prevalente la fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli - si veda il paragrafo «L'universo di riferimento e la metodologia d'indagine» del presente capitolo) e che, pertanto, non è possibile effettuare un paragone puntuale con i dati elaborati dall'ISTAT.

assunto direttamente dall'impresa: in questa categoria, dove la componentistica è il *core business* del fornitore e i lavoratori ed il fatturato generati nel corso dell'anno sono quasi esclusivamente *automotive-oriented*, i lavoratori atipici rappresentano, in valori assoluti, poco meno del 4% delle posizioni lavorative. Per contro, nei mestieri in cui è più marcata la diversificazione produttiva, come tra gli specialisti e i subfornitori, il ricorso a queste tipologie di lavoratori è più elevato e raggiunge rispettivamente il 9,5% e l'8,6%.

Tali considerazioni trovano riscontro anche se si analizza la distribuzione delle imprese per incidenza di personale atipico rispetto all'occupazione totale: se nel complesso circa quattro imprese su dieci hanno solo personale alle dirette dipendenze, tra i sistemisti e modulisti la quota sale al 55%; al contrario tra gli specialisti e i subfornitori le quote di operatori che non ricorrono a lavoratori atipici sono molto più contenute, in particolare nei primi dove solo il 29% delle imprese ha dichiarato di non averne.

Tabella 3.5 Distribuzione delle imprese per classe di lavoratori non alle dipendenze dirette rispetto all'occupazione complessiva (valori %)

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (aftermarket)	SUB	SUB (lavorazioni)	Totale
0%, nessun lavoratore non alle dipendenze dirette	33,3%	55,2%	29,1%	50,8%	43,1%	50,0%	40,0%
Tra l'1% ed il 30%	48,5%	37,9%	61,4%	42,9%	51,4%	45,0%	52,0%
Oltre il 30%	18,2%	6,9%	9,5%	6,3%	5,6%	5,0%	7,9%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

In merito alle modalità di collaborazione, la forma prevalente di assunzione è quella con contratto di somministrazione (il 91,5%), mentre molto più marginali sono le collaborazioni con professionisti esterni e con i lavoratori indipendenti (co.co.co.) - in entrambi i casi il 4% del totale.

Emergono, anche in questo caso, delle divergenze se si analizza la presenza per tipologia di lavoratori atipici rispetto al mestiere del fornitore: le collaborazioni con professionisti specializzati (lavoratori autonomi) è prevalente tra gli specialisti dell'aftermarket (il 34% dei lavoratori) e gli E&D (il 30%) categorie in cui, inoltre, il ricorso a contratti di somministrazione è di molto inferiore rispetto alla media complessiva.

3.8 Aftermarket e primo impianto

Accanto al mercato del primo impianto, l'aftermarket da anni ha assunto un ruolo sempre più incisivo nel panorama della componentistica auto-veicolare. Il mercato italiano del ricambio sta infatti attraversando un periodo di trasformazione e di riposizionamento nella piramide della fornitura dovuto, in particolare, ai nuovi scenari della mobilità che si stanno delineando.

Secondo gli ultimi dati del Barometro aftermarket, rilevazione statistica condotta dal Gruppo Componenti ANFIA che monitora mensilmente l'andamento del mercato dei ricambi automotive, il 2017 è stato un anno sostanzialmente stabile per questo segmento di mercato: dopo la forte flessione del fatturato del 2016 (-3,6%), il 2017 si è chiuso con volume delle vendite in lieve calo (-1%). La diminuzione è dovuta, in parte, ad alcune isolate performance negative, come quelle evidenziate dai fornitori di componenti elettrici ed elettronici che hanno visto una decrescita del 7,5% del fatturato rispetto all'anno precedente.

Vista la rilevanza che il settore sta assumendo nelle dinamiche complessive della filiera auto, anche quest'anno l'Osservatorio, accanto all'analisi su quanto fatturato è generato dai componentisti grazie alle vendite per il mercato del primo impianto e per quello del ricambio, ha monitorato le dinamiche e gli andamenti dei fornitori specializzati esclusivamente in questo segmento.

Nel 2017 circa il 70% degli operatori della filiera ha dichiarato di essere attivo nel mercato dell'aftermarket, percentuale lievemente inferiore rispetto a quella del 2016 (il 73%); tale quota raggiunge il livello più contenuto tra gli E&D (il 33%).

Mediamente i fornitori hanno ricavato grazie al post vendita circa il 29% del loro fatturato, dato stabile rispetto all'anno passato (il 30%) ed in crescita al confronto con il 2015 (il 24%).

Le trasformazioni che stanno muovendo gli operatori di questa filiera a occupare nuove posizioni nella *supply chain* per rispondere alle nuove esigenze del mercato trovano conferma nei dati dell'Osservatorio.

Se nel 2016 poco meno del 14% dei fornitori dell'aftermarket aveva generato almeno la metà del fatturato grazie alle vendite sul mercato del primo impianto, questa percentuale nell'anno in esame è salita al 18%.

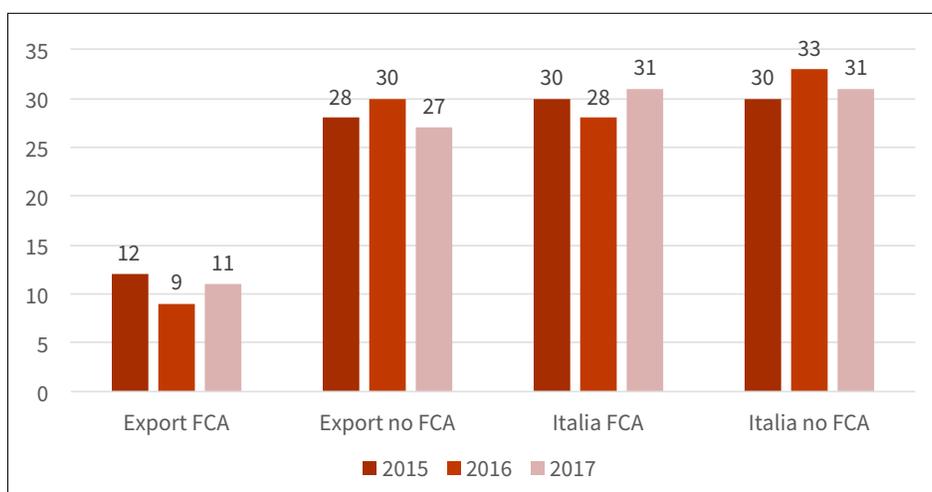
In valori medi i ricambisti hanno fatturato nel 2017 grazie alla prima impiantistica il 20% dei loro ricavi (contro il 17% del 2016), mentre tra gli altri operatori la media è stata pari al 70%, con punte pari all'88% e all'86% tra E&D e specialisti 'puri'.

3.9 Le relazioni della filiera con il gruppo FCA

Fiat Chrysler Automobiles ha continuato la sua crescita nel 2017, con i migliori risultati in termini di volumi dal periodo pre-crisi del 2013. In risposta, la filiera della componentistica ha consolidato la propria dipendenza dal gruppo italo-americano, confermando l'inversione di tendenza del progressivo processo di autonomia della componentistica italiana da FCA, che aveva caratterizzato un lungo periodo delle relazioni all'interno della filiera.

La quota di fatturato generato dal business con il gruppo FCA è tornato al valore del 2015 (il 42%), con un incremento dovuto sia al fatturato sul mercato domestico, che recupera tre punti percentuale rispetto all'anno precedente, salendo al 31%, sia a quello estero verso il gruppo italo-americano (l'11%).

Figura 3.15 Ripartizione del fatturato per cliente finale (2015-17, valori %)

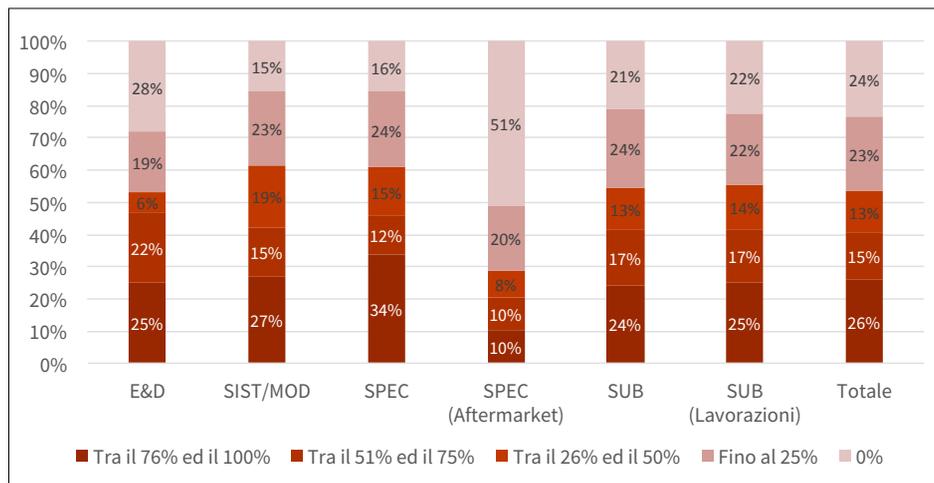


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Va evidenziato che aumenta la quota di imprese per le quali il fatturato generato da FCA rappresenta oltre la metà del giro di affari complessivo, passato dal 37% rilevato per il 2016, al 41% della presente edizione d'indagine. In continuità con la precedente rilevazione, la percentuale di fatturato generato in misura maggioritaria da FCA è alquanto limitata per gli specialisti aftermarket, in media con il campione per l'insieme dei subfornitori, mentre è assai cospicua per gli specialisti e gli E&D. Se il gruppo degli specialisti pare fortemente ancorato al business del costruttore italo-americano, per il cluster dei fornitori di moduli e integratori di sistemi si ravvisa un'elevata dipendenza, ma meno forte rispetto al recente passato.

FCA risulta essere, direttamente o indirettamente, nel portafoglio clienti per il 76% dei produttori italiani di parti e componenti, in crescita di due punti percentuale rispetto alla quota rilevata nel 2016.

Figura 3.16 Percentuale di fatturato da gruppo FCA nel 2017



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

3.10 La proiezione internazionale delle imprese della componentistica automotive italiana

Il sistema della componentistica ha dimostrato nel tempo una buona capacità di presidiare i mercati esteri, adottando forme di internazionalizzazione tendenzialmente più complesse del passato e fondamentali per la tenuta competitiva delle imprese. La necessità, indotta dalla ormai superata crisi, di diversificare la geografia degli scambi commerciali, ha portato a un aumento della distanza media percorsa dalle merci, con il riposizionamento delle imprese su mercati più lontani. È noto poi che la destinazione dell'export della componentistica ha risentito della collocazione geografica degli stabilimenti produttivi dei grandi players globali.

Nel 2017 la filiera ha dimostrato di riuscire a consolidare la propria posizione sui mercati esteri: si è stabilizzata la quota di imprese esportatrici (il 74,4%),¹⁵ con le imprese automotive indagate che hanno segnato un incremento dei ricavi esteri dell'8,5%. Seppur di rilevante entità,

¹⁵ La percentuale rilevata negli anni 2015 e 2016 era rispettivamente del 75% e del 76%.

rappresenta una variazione leggermente inferiore a quella complessiva del fatturato (+9,5%), evidenziandosi un'elevata dipendenza dal mercato nazionale che ha potuto contare ancora sulla sostenuta crescita della domanda interna.

Rispetto al passato si rileva pertanto il venir meno della divaricazione nella prestazione sui mercati interno ed estero, che a lungo aveva connotato la filiera a favore della proiezione internazionale.

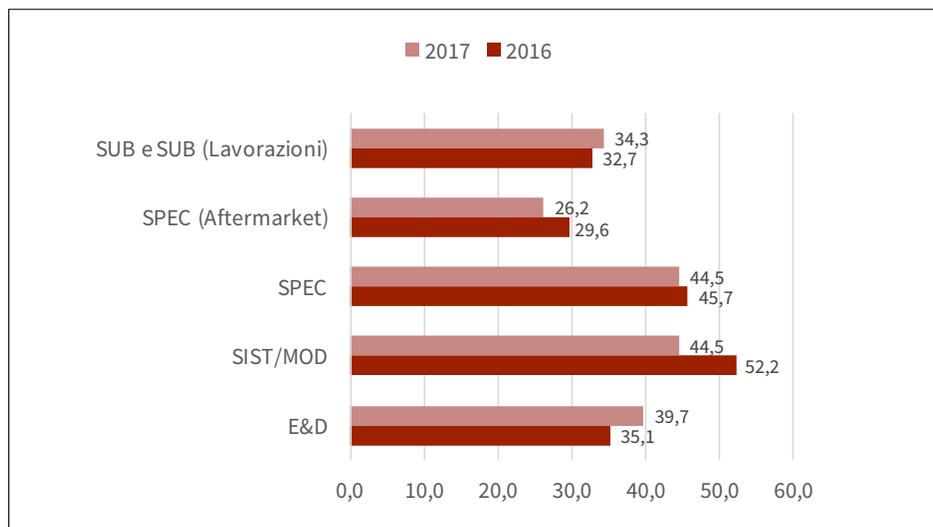
L'importanza della penetrazione sui mercati esteri è significativamente riconosciuta anche dalle imprese non esportatrici, considerato che tra esse una su quattro intende avviare in futuro rapporti commerciali all'estero.

I risultati dell'indagine danno evidenza di quanto la propensione all'export abbia una portata diversa in relazione alle varie caratteristiche strutturali e organizzative dell'impresa: come già riscontrato nelle precedenti indagini, l'orientamento ai mercati esteri è decisamente più marcato per le imprese collocate in una posizione di I livello della piramide di fornitura (l'84% delle imprese esportatrici) o di II livello (il 76%), così come nelle imprese facenti parte di un gruppo (l'85%); analogamente, come noto, la componente dimensionale si riflette significativamente sulla dinamica dell'export (il 96% e l'84% di imprese esportatrici tra le medie e grandi, il 63% nell'insieme delle micro-piccole).

Nel 2017 il 38% dei ricavi delle imprese della componentistica automotive è stato da ricondurre all'export, quota in lieve ma progressiva decrescita nell'ultimo triennio (il 39% nel 2016 e il 40% nel 2015), proprio come contrappeso della forza della crescita della domanda interna.

Va evidenziato poi che il ruolo delle esportazioni sui ricavi delle imprese ha un peso diverso nell'articolato mondo della componentistica, con un differente grado di esposizione sui mercati esteri: confermando le evidenze rilevate in passato, le vendite all'estero hanno un impatto molto considerevole per sistemisti e modulist e specialisti (entrambi il 45% del giro d'affari complessivo), mentre hanno minore incidenza sul fatturato totale per le imprese che operano nell'aftermarket (il 26%) e nella subfornitura (il 34%), specie nell'ambito delle lavorazioni (il 30%), piuttosto che nel sottoinsieme che produce parti e componenti.

Grazie alla crescita delle opportunità di business sul mercato domestico, alcuni segmenti della filiera, in particolare i fornitori di moduli e sistemi e gli specialisti aftermarket, hanno ridimensionato l'apporto dell'export in percentuale dei ricavi; al contrario, è tornata a crescere, la quota del fatturato export delle attività di E&D, che passa dal 35% al 40% del totale.

Figura 3.17 Quota di fatturato derivante dall'export (% sul totale)

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

In base all'incidenza del fatturato derivante dall'export sul giro d'affari totale delle imprese, nell'attività di ricerca dell'Osservatorio si suole categorizzare le imprese in: 'esportatori esclusivi', quando il business dell'impresa è afferente esclusivamente a transazioni sui mercati esteri; 'grandi esportatori', con fatturato generato dall'export maggiore del 75% dei ricavi; esportatori 'medi' e 'piccoli' quando tale percentuale è inferiore rispettivamente al 50% e al 25%.

Di riflesso alla crescita della domanda interna è diminuita sia la quota di esportatori esclusivi o grandi, scesa progressivamente dal 38% del 2015 al 33%, sia lievemente quella dei medi esportatori (il 21% del totale), mentre invece è aumentata leggermente la quota dei piccoli esportatori (il 20%).

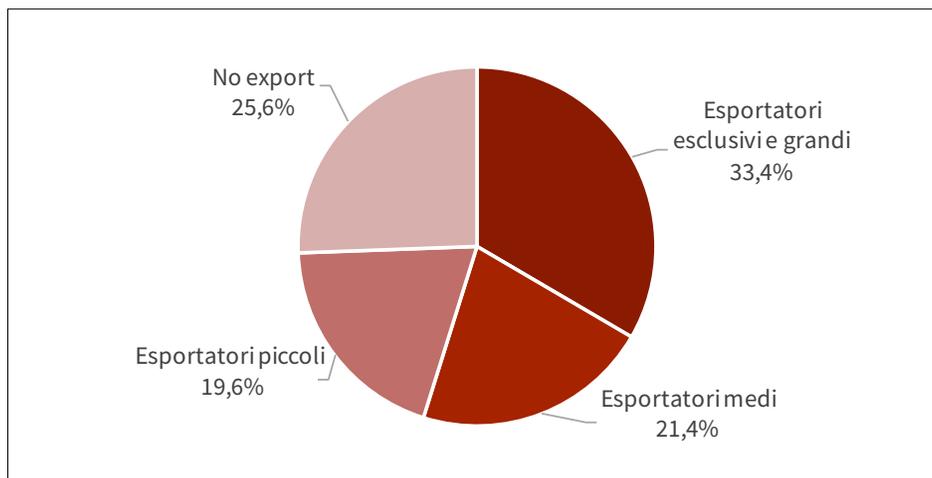
La quota di esportatori esclusivi e grandi sale al 46% per i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi, e al 41% per gli specialisti; scende al 22% per i subfornitori delle lavorazioni e al 24% per gli specialisti dell'aftermarket, dove prevalgono i piccoli esportatori.

Si osserva, tuttavia, che all'aumentare della proiezione sui mercati internazionali, la performance complessiva nei risultati economici delle imprese migliora: la quota di fornitori con ricavi in crescita è pari al 73% tra gli esportatori grandi o esclusivi, per decrescere progressivamente fino al 63% tra i piccoli esportatori.

Guardando all'andamento del solo fatturato da ricondurre alle transazioni all'estero, si dilata il saldo tra dichiarazioni di aumento e diminu-

zione, cresciuto progressivamente nel tempo, fino a raggiungere il 53% nel 2017. Esso è riconducibile principalmente al gruppo dei subfornitori e dei sistemisti e modulist, tra i quali oltre due imprese su tre registrano incrementi del giro d'affari sulle piazze estere.

Figura 3.18 Distribuzione delle imprese per grado di intensità dell'export



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Tabella 3.6 Andamento del fatturato e intensità dell'export

Andamento fatturato complessivo	Esportatori grandi ed esclusivi	Medi esportatori	Piccoli esportatori	Totale imprese esportatrici
Aumento	73,1%	66,7%	63,5%	68,7%
Invariato	6,9%	8,6%	2,4%	6,2%
Diminuzione	20,0%	24,7%	34,1%	25,1%
Saldo	53,1%	41,9%	29,4%	43,7%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

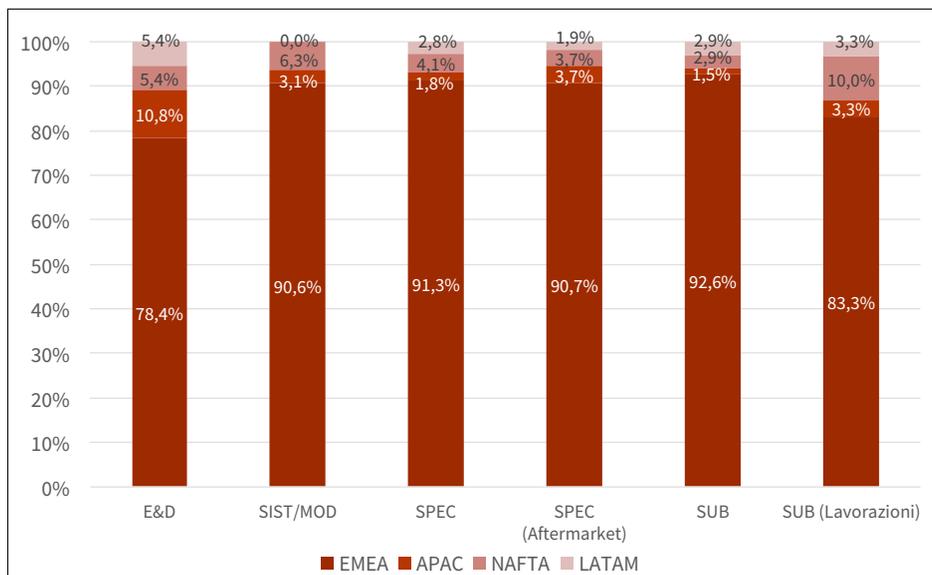
Le direttrici dell'export italiano della componentistica continuano a passare prevalentemente lungo i Paesi dell'area EMEA¹⁶ (Europa, Paesi del Medio Oriente ed Africa, il 90% delle citazioni),¹⁷ che cresce ulteriormente di importanza, grazie al consolidamento delle relazioni commerciali soprattutto verso mercati vicini o di prossimità: in un anno record per l'industria dell'auto in Europa, tale continente nel suo complesso rimane l'area di gran lunga prevalente per le vendite di parti e componenti autoveicolari all'estero, con i principali partner commerciali presenti soprattutto in Germania (il 25% delle citazioni), Francia (il 16%) e Polonia (il 13%), cui seguono Spagna e Inghilterra, secondo una graduatoria del tutto invariata rispetto alla rilevazione condotta nel 2016. Lo spostamento sempre più marcato del baricentro degli scambi in Europa ha conseguentemente comportato una progressiva riduzione del peso delle relazioni commerciali con il Nord America (soprattutto Stati Uniti, il 4%) e con i Paesi dell'Asia Pacifica (il 3%), con un lieve recupero invece della quota da ricondurre all'area LATAM (il 3%).

Tra gli attori della filiera, i più orientati ai mercati 'vicini' risultano essere i subfornitori (il 92% delle citazioni), parimenti al cluster degli specialisti, compresi gli aftermarket, e ai produttori di moduli e integratori di sistemi (il 91%). Per le attività dei subfornitori delle lavorazioni, accanto all'area EMEA (l'83%), si ritaglia spazio l'area NAFTA (il 10%), mentre tra le attività di E&D, che nel tempo avevano dimostrato la volontà di cogliere la domanda estera su scala più ampia e solida possibile, si riduce, rispetto al recente passato, il peso dell'area APAC, tornando tale segmento a ripiegare sui mercati EMEA.

16 L'analisi, in continuità con le passate edizioni, considera le tre principali aree geografiche adottate in campo economico-industriale: EMEA (Europe, Middle East, and Africa); LATAM (Latin America); APAC (Asia Pacific region) - e l'area afferente al NAFTA (North American Free Trade Agreement, stipulato fra Stati Uniti, Canada e Messico). Il Messico, che rientrerebbe sia nel LATAM sia nel NAFTA, è stato qui considerato solo in quest'ultima aggregazione per evitare duplicazioni nei conteggi delle citazioni del Paese.

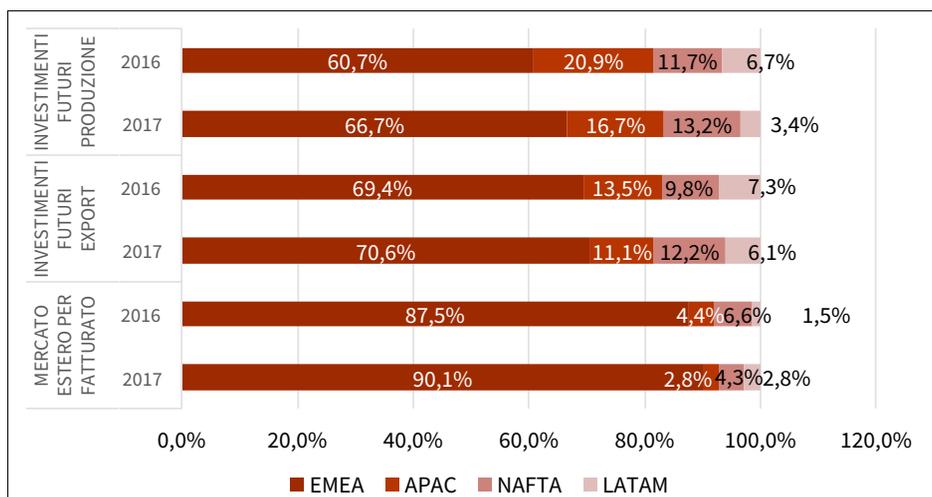
17 Si riportano le percentuali calcolate tenendo conto delle citazioni esplicite di Paesi indicati quali principali mercati di sbocco delle merci; a differenza delle edizioni passate, nel totale di riferimento non sono state prese in considerazione le risposte che non richiamassero nel dettaglio Paesi appartenenti alle aree oggetto di analisi. In analogia si è proceduto nel calcolo delle citazioni per i mercati di interesse futuro per l'export e gli investimenti produttivi previsti.

Figura 3.19 Principali mercati esteri delle imprese esportatrici per fatturato e volume (valori % delle citazioni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Figura 3.20 Internazionalizzazione delle imprese della componentistica italiana (2016-17, valori % delle citazioni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Se pertanto i fornitori di parti e componenti hanno cercato di intercettare le opportunità della crescita del mercato europeo negli scambi messi in atto, anche le strategie di penetrazione commerciale per il futuro, così come quelle di investimenti produttivi delle varie categorie di fornitori vedono ancora privilegiare l'area EMEA, pur irrobustendosi il ruolo del mercato Nord-americano, a scapito dei Paesi asiatici e del Centro-Sud America. Dopo la Germania, gli Stati Uniti si confermano del resto importante approdo per gli investimenti commerciali (insieme a Cina e Brasile) e produttivi per la componentistica italiana, anche se nei previsti processi di delocalizzazione produttiva, raccoglie meno interesse della Polonia e della Cina.

L'intento di attuare dinamiche commerciali eurocentriche del resto è manifestato anche tra le imprese che ad oggi ancora non vendono sui mercati esteri, ma hanno l'aspettativa di orientare il proprio business al di fuori dei confini nazionali.

3.11 Capacità produttiva e mercati di destinazione

Il tema della capacità produttiva inutilizzata è stato a lungo al centro dell'agenda degli operatori del settore e degli attori istituzionali chiamati a definire politiche in Europa per l'industria dell'auto. Dopo un lungo periodo di sottoutilizzo degli impianti, condizionato da una flessione ciclica della domanda ma anche da interventi di tipo strutturale, come lo spostamento di produzioni in Paesi terzi, già nelle due passate edizioni dell'Osservatorio si evidenziava come la capacità produttiva delle imprese della componentistica automotive avesse ripreso ad aumentare, contribuendo fattivamente al miglioramento della produttività dell'industria manifatturiera nazionale.

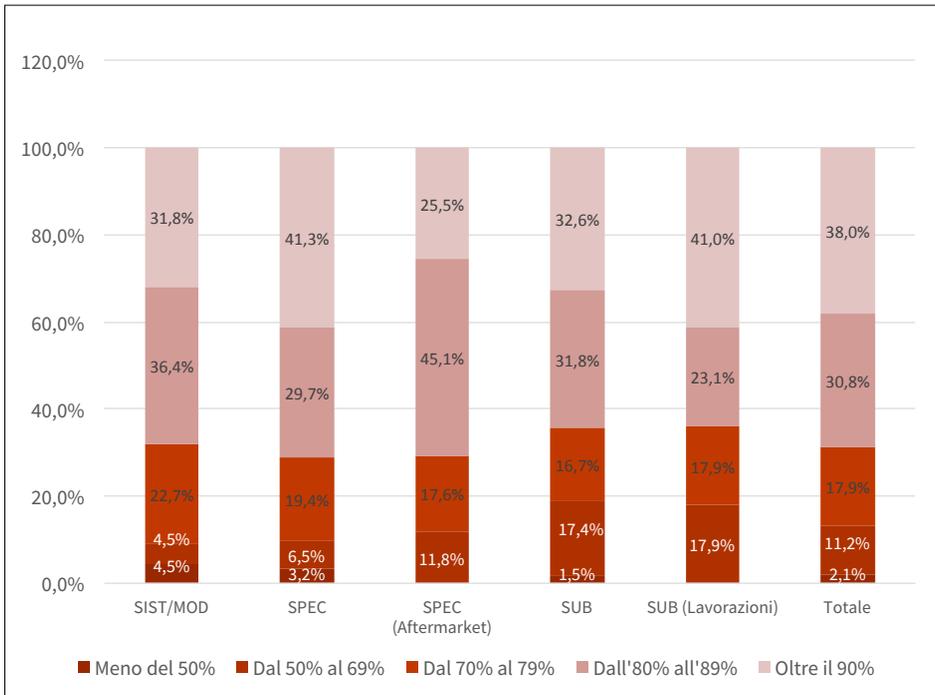
La componentistica 'in salute', grazie al favorevole trend che in maniera congiunta ha riguardato l'export e la domanda interna, è riuscita non solo a mantenere, ma anche ad incrementare l'elevato livello di saturazione della capacità produttiva, che nel 2017 si è impennato ad una media dell'81%, soglia che può essere considerata fisiologicamente ottimale.

La quota di imprese che ha dichiarato una percentuale di saturazione degli impianti superiore all'80% è passata dal 61% del 2016 al 69% e l'incremento ha riguardato trasversalmente tutte le categorie di fornitori della filiera: dagli specialisti, dove il tasso di utilizzo molto elevato è passato dal 67% dell'anno precedente al 71%, con livelli particolarmente alti per le attività del motorsport, al gruppo dei modulist e sistemisti (il 68%, a fronte del 60% del 2016), direttamente dipendenti dagli ordini provenienti dai costruttori, e a quello dei subfornitori, parimenti alle attività di lavorazione (il 64%). Anche il segmento degli specialisti aftermarket, che aveva avuto delle dinamiche più deboli nel grado di saturazione degli

impianti nell'anno precedente (il 49% delle imprese con grado di utilizzo degli impianti maggiore dell'80%), incrementano significativamente la capacità produttiva.

Rileva in particolare l'assottigliamento della quota di imprese che hanno dichiarato una saturazione degli impianti inferiore al 50%, scesa ad appena due punti percentuale (era il 5% nel 2016), a indicare la spinta del sistema produttivo della componentistica nell'adeguare velocemente la capacità produttiva all'attuale livello della domanda.

Figura 3.21 Distribuzione delle imprese per saturazione della capacità produttiva per categoria

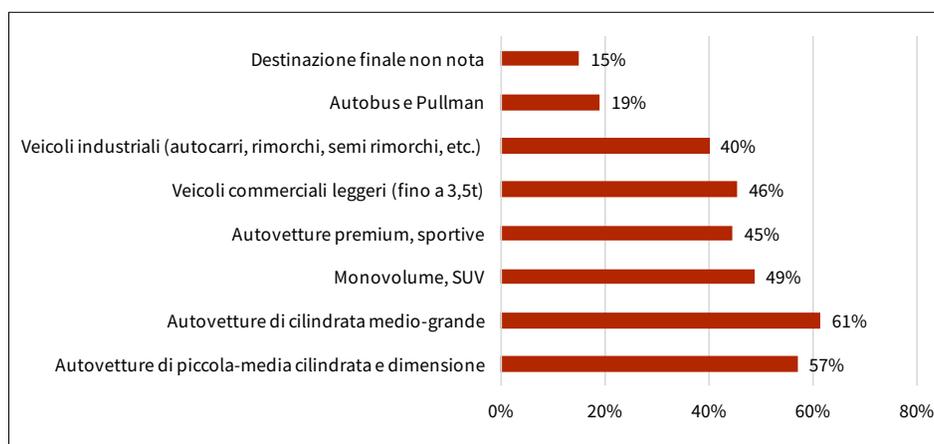


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Se alcune imprese, per lo più collocate oltre il II livello della piramide di fornitura, manifestano difficoltà a ricostruire i processi a monte della filiera, individuando esattamente la destinazione delle proprie forniture,¹⁸ la produzione delle imprese della componentistica risulta in ogni caso confermarsi¹⁹ come prevalentemente orientata al mercato delle autovetture, siano esse di piccola-media o media-grande cilindrata e dimensione (rispettivamente il 57% e il 61%), siano esse appartenenti alla categoria dei monovolume e SUV, o ancora sportive, del segmento 'premium'.

Di importanza risulta altresì il mercato di destinazione dei veicoli commerciali leggeri (il 46%) e dei veicoli industriali (il 40%), mentre quasi un'impresa su cinque è operativa nel produrre parti e componenti per autobus e pullman.

Figura 3.22 Imprese per destinazione finale della produzione (risposta multipla)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Per tutte le categorie di fornitori il mercato più significativo si conferma quello delle autovetture, ma mentre gli specialisti, i modulist e sistemisti mantengono la quota più rilevante nella produzione di veicoli leggeri, le attività di E&D orientano beni e servizi nella progettazione per il settore motorsport.

¹⁸ Nell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017 si richiamava come tale difficoltà avesse trovato riscontro nella fase di sollecito ad alcune imprese, chiamate a rispondere alla domanda sul livello di dipendenza da FCA.

¹⁹ Il confronto con le rilevazioni degli anni passati può essere effettuato solo parzialmente, essendo stata modificata la domanda in esame nel questionario della rilevazione.

3.12 Conclusioni

Dall'indagine emerge, nel complesso, una componentistica italiana in buona salute. Nel 2017, non solo è proseguita la fase espansiva del sistema imprenditoriale del settore, ma si è assistito ad un irrobustimento che ha coinvolto trasversalmente i diversi attori della filiera.

I risultati ottenuti dalla componentistica sono l'esito di diffusi piani imprenditoriali premianti, connotati da strategie di diversificazione produttiva e di consolidamento della presenza sui mercati esteri, che hanno contribuito a mantenere un elevato livello di saturazione della capacità produttiva.

Del resto la crescita è stata pervasiva: non ha riguardato solo le medie e grandi imprese, ma è stata estesa anche a numerose realtà meno strutturate dal punto di vista dimensionale, così come ha visto protagonisti i segmenti della componentistica che in passato meno avevano beneficiato della ripresa del comparto, *in primis* i subfornitori. Si sono confermate particolarmente dinamiche le categorie dei sistemisti e modulist e degli specialisti, mentre per il segmento aftermarket si è evidenziata una *performance* lievemente più debole.

Si riscontrano invece, per il terzo anno consecutivo, risultati meno brillanti per le imprese di ingegnerizzazione e design che si sono connotate come il cluster con maggiore difficoltà di posizionamento e con più situazioni di eterogeneità al suo interno, benché molto proiettato sui mercati esteri.

L'incremento dei volumi di vendite del gruppo FCA ha favorito il rafforzamento dei rapporti dei fornitori italiani con il *global player*, sia sul mercato domestico, sia su quello estero. Ne dà evidenza la quota di imprese per le quali il fatturato generato da FCA rappresenta oltre la metà del giro di affari complessivo, passato dal 37% rilevato per il 2016, al 41% della presente edizione d'indagine.

Se la filiera ha dimostrato di riuscire a consolidare la propria posizione sui mercati esteri, tra le imprese prevale un commercio internazionale di 'prossimità': in un contesto dove, peraltro, la domanda interna nazionale si è rafforzata, la componentistica è tornata nel 2017 a ripiegarsi sul mercato europeo, nonostante un crescente interesse verso il continente nordamericano in termini di prossimi investimenti in produzione ed export.

Per il futuro, le attese delle imprese si confermano improntate all'ottimismo, sebbene in lieve diminuzione rispetto alla rilevazione precedente; i cambiamenti che coinvolgono il mondo della mobilità e che stanno lentamente modificando la base tecnologica, gli attori e la struttura della filiera, rappresentano nuove sfide stimolanti e opportunità per le imprese dell'indotto, per favorirne la crescita e la competitività.

Nei capitoli che seguiranno sarà pertanto dato ampio spazio a queste tematiche, nonché alle strategie aziendali in chiave Industria 4.0 messe in atto, o in corso di progettazione, da parte degli attori della filiera.