

2 La componentistica automotive italiana

Barbara Barazza e Alberta Coccimiglio
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 2.1 Il perimetro di osservazione. – 2.2 L'universo di riferimento e la distribuzione geografica. – 2.3 La metodologia d'indagine e la struttura del questionario. – 2.4 I numeri della filiera. – 2.5 Caratteristiche delle imprese rispondenti. – 2.6 Dinamiche del fatturato nella filiera. – 2.7 Addetti. – 2.8 Il mercato aftermarket. – 2.9 Le relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles). – 2.10 L'internazionalizzazione della componentistica automotive italiana. – 2.11 Capacità produttiva e mercati di destinazione. – 2.12 Innovazione. – 2.13 Prospettive. – 2.14 Conclusioni. – Appendice.

2.1 Il perimetro di osservazione

Definire di anno in anno il campo di osservazione della componentistica automotive italiana non è semplice. Si tratta di una delle filiere la cui sopravvivenza e competitività dipendono principalmente dalla capacità di adattamento a una molteplicità di cambiamenti: siano essi esterni al comparto, dunque legati a scenari macroeconomici complessi, oppure trasformazioni nel mercato di destinazione, dove sta emergendo un nuovo modo di concepire il viaggio e di possedere e vivere il mezzo di trasporto da parte dei consumatori. Siano, infine, cambiamenti interni al settore: la diversa concezione e progettazione del veicolo imporrà nel tempo la rinuncia a una prospettiva lineare di una catena di fornitura chiusa, per accogliere, piuttosto, l'inserimento graduale di nuovi mestieri, il cui contributo in termini di innovazione tecnologica sarà trasversale ai diversi livelli della filiera.

Nonostante, dunque, la resilienza della filiera diventi tema centrale per guardare a un suo sviluppo e consolidamento futuro, si può ritenere ancora valida la definizione di un comparto che opera secondo una logica gerarchica e verticale e che si riconosce in una classificazione in 'mestieri' e livelli di fornitura.¹ D'altro canto, la consapevolezza che il grado di interazione e integrazione fra categorie nella *supply chain* stia aumentando e si stia diversificando nel tempo, permette anche di verificare l'adeguatezza o meno delle classificazioni sino ad oggi adottate e comprovare così i mutamenti di morfologia interni alla filiera.

I paragrafi dal 2.1 al 2.4 e i paragrafi dal 2.10 al 2.12 sono da attribuirsi a Alberta Coccimiglio. I paragrafi dal 2.5 al 2.9 e i paragrafi 2.13 e 2.14 sono da attribuirsi a Barbara Barazza.

1 Si veda l'Appendice al rapporto.

2.2 L'universo di riferimento e la distribuzione geografica

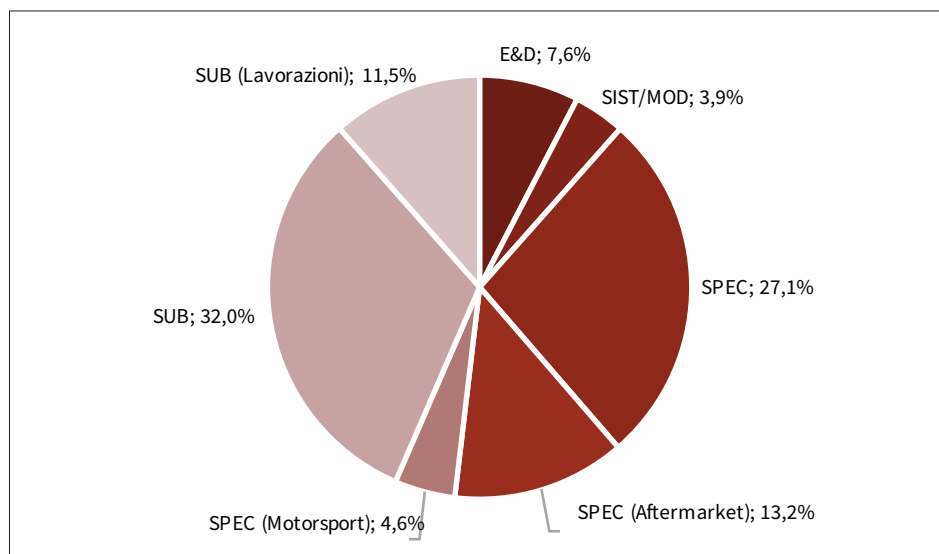
L'attività dell'Osservatorio sulla componentistica automotive, condotta dal gruppo di lavoro composto da ANFIA, Camera di commercio di Torino e CAMI (Center for Automotive and Mobility Innovation) dell'Università Ca' Foscari di Venezia, ogni anno perviene alla congiunta realizzazione di un'indagine sul campo, volta a fotografare lo stato dell'arte della filiera e le sue prospettive di cambiamento e sviluppo. Per giungere a tale obiettivo, viene effettuato un puntuale e costante lavoro di individuazione e definizione dei confini dell'universo di riferimento. Anche per l'edizione 2019, dunque, lo sforzo del gruppo di ricerca è andato nella direzione di aggiornare il bacino di imprese censite durante la precedente annualità con tre obiettivi principali: verificare lo stato di salute del tessuto imprenditoriale nel 2018, rilevando cessazioni d'attività o procedure a carico delle imprese; monitorare gli eventuali processi di fusione, acquisizione e cambiamenti degli assetti proprietari intervenuti nell'anno. Infine, integrare il dataset con le nuove imprese nate nell'ultimo anno, con quelle individuate ad hoc dai partner di ricerca e precedentemente non incluse e con quante, per i fisiologici mutamenti della filiera, solo nel 2018 hanno iniziato ad operare nel comparto. Le fonti adottate per svolgere il lavoro di aggiornamento sono molteplici: in prima istanza visure, elenchi anagrafici e atti disponibili presso l'anagrafe camerale; in secondo luogo, siti aziendali e contatti diretti con le imprese.

Questo processo di pulizia e integrazione, conclusosi con ulteriori verifiche attuate in corso d'indagine,² ha portato ad individuare 2.207 imprese che compongono l'attuale universo di riferimento della componentistica automotive italiana. Tenendo conto delle dinamiche di evoluzione del comparto, si tratta di un insieme di imprese che nel corso dell'ultimo biennio si è consolidato. Questo perché, in primo luogo, i criteri di selezione adottati per mantenere e includere le imprese all'interno del dataset sono ormai convalidati da diversi anni: le imprese censite sono quasi esclusivamente società di capitali aventi sede legale in Italia e in misura ragguardevole appartenenti a multinazionali e gruppi esteri, che contribuiscono al valore della produzione italiano del comparto.

In secondo luogo, di anno in anno anche la composizione del bacino delle 2.207 imprese per categorie offre delle conferme in merito alla struttura della filiera italiana. Fra il 2017 e il 2018, è rimasto pressoché invariato il peso percentuale dei diversi mestieri, pur con un lieve rafforzamento dell'incidenza delle imprese di Engineering & Design (E&D) (l'8% a fronte del 7% del 2017) e degli specialisti 'puri' (il 27% rispetto al 26% dell'anno precedente).

2 Verifiche che hanno permesso di eliminare dal dataset le imprese che hanno dichiarato di non far parte del comparto o del bacino di riferimento dell'Osservatorio.

Figura 2.1 La componentistica automotive italiana. Universo di riferimento per categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La distribuzione geografica delle imprese per sede legale mostra una convergenza verso le aree del Nord Italia, a scapito di regioni penalizzate da realtà imprenditoriali meno strutturate o dove è più significativa la presenza di sedi secondarie e stabilimenti rispetto a quella delle sedi legali. Il Piemonte resta la regione capofila per numero di imprese qui insediate (oltre il 34%), seguita dalla Lombardia (il 27,1%) e dall'Emilia-Romagna (il 10,4%). Calabria, Molise, Sardegna e Valle d'Aosta sono le quattro regioni meno rappresentative.

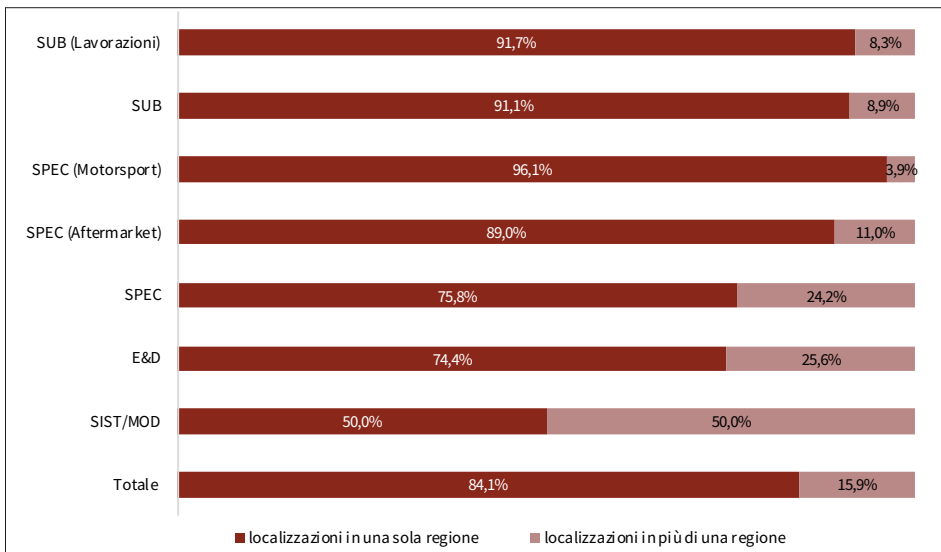
Per riuscire a implementare e perfezionare l'informazione relativa alla ripartizione geografica della filiera, tuttavia, per il primo anno è stato fatto il tentativo di analizzare la presenza delle 2.207 imprese sul territorio, valutando, oltre alle sedi legali, anche la numerosità e la distribuzione delle unità locali ad esse afferenti. Nonostante i limiti di una ricerca basata su fonti secondarie,³ tale approccio vuole mappare il fenomeno della

3 L'informazione è stata reperita mediante la consultazione di visure camerali. Le localizzazioni includono sedi legali e 'unità locali'. Per 'unità locali' si intende l'impianto operativo e/o la sede amministrativa/gestionale avente ubicazione diversa da quella della sede principale/legale nella quale l'azienda esercita stabilmente la produzione di beni e/o la distribuzione degli stessi o la prestazione di servizi. La stessa unità locale è dotata di autonomia di gestione e di tutti quegli strumenti necessari per lo svolgimento di una finalità

localizzazione pluriregionale del settore, anche in regioni diverse rispetto a quelle dove è insediata la sede legale.

Poco meno del 16% delle imprese del sistema della componentistica sono presenti in più di una regione italiana. Tale fenomeno è poco evidente soprattutto nella subfornitura e nel motorsport: le imprese di subfornitori nel 91% dei casi nascono e si sviluppano in una sola regione, sulla base di relazioni di fornitura di prossimità e secondo logiche di efficientamento delle linee di produzione e della logistica. Gli specialisti del motorsport sono spesso realtà produttive di piccole dimensioni e insediate in economie territoriali ove questo specifico comparto della filiera autoveicolare assume caratteristiche simili a quelle di modelli distrettuali e specializzati (si pensi all'Emilia-Romagna). D'altro canto, invece, la contemporanea presenza di localizzazioni in più regioni (almeno due) è più diffusa fra le categorie orientate ad un mercato globale (sistemisti e modulist), fra quelle attive ai più alti livelli della fornitura (specialisti puri), o nelle imprese di progettazione e design (E&D), la cui attività, trasversale per tipo di committenza e livello di fornitura, richiede un presidio più diffuso sul territorio.

Figura 2.2 Imprese della componentistica automotive per categorie e presenza in una o in più regioni italiane



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

produttiva o di una sua fase intermedia. Sono pertanto da ricomprendersi nella definizione di unità locale: la filiale, la succursale, l'agenzia, l'ufficio di rappresentanza, lo stabilimento, il laboratorio, l'officina, il deposito, il magazzino, il negozio, ecc.

In conclusione, l'analisi conferma il profilo di una filiera con imprese insediate ancora in prevalenza nella sola regione dove esse hanno sede legale, nella quasi totalità dei casi coincidente con la sede operativa. Parimenti, anche la mappatura del complesso delle localizzazioni poco si discosta dalla distribuzione fotografata nell'analisi delle sole sedi legali. Solo la geografia dell'occupazione sembra riuscire ad accentuare, seppur in misura modesta, il peso di altre regioni: se, da un canto, il contributo degli addetti consolida il ruolo di Piemonte e Lombardia, dall'altro si rafforza anche l'incidenza di realtà territoriali meno importanti per presenza di sedi d'impresa, quali l'Abruzzo, l'Umbria e la Puglia.

Tabella 2.1 Distribuzione di sedi d'impresa, localizzazioni e addetti della filiera per regione (valori %)

	Peso % sedi legali	Peso % localizzazioni*	Peso % addetti
Piemonte	34,1%	34,7%	35,3%
Lombardia	27,1%	28,4%	31,1%
Emilia-Romagna	10,4%	9,9%	6,7%
Veneto	8,4%	8,0%	7,0%
Campania	3,8%	3,5%	2,5%
Toscana	3,0%	3,0%	2,1%
Abruzzo	2,9%	2,9%	4,3%
Lazio	2,1%	1,8%	1,3%
Marche	1,4%	1,3%	0,8%
Puglia	1,2%	0,7%	1,6%
Friuli-Venezia Giulia	1,2%	1,4%	1,4%
Umbria	1,0%	1,1%	2,1%
Trentino-Alto Adige	1,0%	0,8%	1,2%
Basilicata	0,6%	1,0%	0,9%
Liguria	0,5%	0,5%	0,6%
Sicilia	0,5%	0,4%	0,1%
Valle d'Aosta	0,3%	0,3%	0,6%
Sardegna	0,2%	0,2%	0,1%
Molise	0,1%	0,1%	0,1%
Calabria	0,1%	0,0%	0,0%
Totale complessivo	100%	100%	100%

* Le localizzazioni includono sedi legali e 'unità locali'

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

2.3 La metodologia d'indagine e la struttura del questionario

L'avvio dell'indagine⁴ è avvenuto come ogni anno nei primi mesi del 2019, adottando la piattaforma Qualtrics messa a disposizione dall'Università Ca' Foscari di Venezia, per permettere la compilazione telematica del questionario mediante l'invio di un link personalizzato. All'invio hanno fatto seguito successive fasi di sensibilizzazione delle imprese, affiancate da momenti di assistenza telefonica per la compilazione del questionario.

La struttura della *survey*, suddivisa in cinque sezioni tematiche e sviluppata in 36 domande, ha consentito di definire il profilo delle imprese del comparto. Come già avvenuto nell'edizione precedente, la scelta dei quesiti è stata fatta per mantenere il più possibile la continuità con le indagini passate, renderne confrontabili gli esiti e valutare processi di cambiamento di breve periodo. Contestualmente, tuttavia, alcune domande non ritenute centrali per l'analisi corrente sono state sostituite da nuovi quesiti che il gruppo di ricerca ha valutato opportuno inserire per affrontare i temi di maggior attualità.

Le cinque sezioni del questionario ripropongono le principali macro tematiche che hanno orientato l'analisi e la stesura del rapporto.

1. **Descrizione impresa.** La prima sezione intende comprendere il posizionamento dell'impresa nella filiera automotive, sulla base dell'attività principale svolta, del livello occupato nella piramide di fornitura e dell'incidenza del fatturato destinato al settore automotive. Per completare il profilo delle aziende della filiera vengono qui poste alcune domande relative all'assetto proprietario, alla struttura manageriale e all'organizzazione e alle caratteristiche della forza lavoro.
2. **Impresa e mercato.** È la sezione volta a inquadrare le strategie aziendali delle imprese della componentistica e il grado di apertura ai mercati: primo impianto e mercato aftermarket; mercato domestico e estero; capacità produttiva, clienti e mercati di destinazione finale della produzione.
3. **Innovazione.** Include una batteria di domande volte a quantificare e qualificare nel medio periodo (2016-18) l'introduzione di prodotti innovativi e lo sviluppo di innovazioni di processo.
4. **Relazioni Inter-organizzative.** Riproponendo l'impianto di indagine della Community Innovation Survey (CIS) realizzata da Eurostat e dagli istituti statistici pubblici locali, la sezione analizza il tema delle relazioni e collaborazioni sviluppate nel corso dell'ultimo trien-

4 A partecipare all'indagine sono state invitate le imprese registrate presso le anagrafi camerali italiane al 31 dicembre 2018, mentre le nuove iscrizioni avvenute nel corso del 2019 contribuiscono numericamente a comporre l'universo automotive italiano ma non sono state coinvolte nell'indagine corrente.

nio dalle imprese della filiera, per valutare la propensione a fare rete e vagliare finalità, qualità e durata dei rapporti di collaborazione con altri soggetti.

5. **Trend e Industria 4.0.** Contiene un primo set di domande destinate a comprendere l'impatto dei nuovi trend tecnologici, degli emergenti sistemi di alimentazione alternativi e dei nuovi modelli di business dell'auto; in ultimo, riprende alcuni quesiti connessi all'applicazione di soluzioni in chiave industria 4.0.

2.4 I numeri della filiera

Come ogni anno, l'analisi dell'universo della componentistica automotive italiana è stata completata stimandone l'impatto economico e occupazionale sul territorio nazionale. Il lavoro alla base di questa valutazione è composto di due attività realizzate in parallelo e poi integrate fra loro: la prima ha permesso di acquisire informazioni di carattere economico e strutturale mediante l'indagine (con domande su fatturato, addetti e relative quote da ricondurre al settore automotive); la seconda è stata finalizzata a reperire d'ufficio i medesimi dati - a seguito di consultazione di visure camerali e bilanci di esercizio non consolidati depositati presso i Registri Imprese nazionali - per valutare la congruenza delle risposte acquisite e, laddove necessario, uniformarle, correggerle o integrarle con fonti ufficiali. Le verifiche, svolte con la consultazione delle banche dati camerali per stimare la dimensione economica del settore nel 2018, hanno consentito di ottenere una copertura dell'86% delle imprese attive nella filiera, mentre, per il 2017,⁵ hanno permesso di raggiungere il 100% di copertura.

5 Nei casi residuali di informazioni mancanti è stato tenuto in considerazione il dato relativo all'ultimo anno disponibile per fatturato e numero di addetti complessivi.

Tabella 2.2 I numeri della filiera

	Imprese	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	addetti auto	addetti auto	Addetti auto
Subfornitori	704	5.872	5.586	5,1%	25.384	24.968	1,7%
Subfornitori (Lavorazioni)	254	1.852	1.862	-0,5%	7.149	6.996	2,2%
Specialisti*	600	22.101	21.724	1,7%	62.940	62.157	1,3%
Specialisti (Motorsport)	102	858	797	7,7%	3.463	3.267	6,0%
Specialisti (Aftermarket)	291	2.901	2.866	1,2%	10.299	10.114	1,8%
Engineering & Design	169	869	793	9,6%	7.306	6.949	5,1%
Sistemisti/ modulisti	87	14.887	15.062	-1,2%	42.159	42.646	-1,1%
TOTALE	2.207	49.340	48.690	1,3%	158.700	157.098	1,0%

* specialisti puri e telematica

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nel 2018, le 2.207 imprese dell'universo della componentistica automotive italiana hanno prodotto un fatturato stimato attribuibile al settore pari a 49,3mld di €⁶ e hanno occupato un bacino di 158.700 addetti. Rispetto al 2017, che aveva fatto registrare una crescita piuttosto sostenuta del fatturato riconducibile al settore, il 2018 ha subito un rallentamento (+1,3%), confermando i trend rilevati nel contesto economico nazionale e internazionale. Dinamica analoga è stata registrata in termini di occupazione, con un incremento degli addetti impiegati direttamente nel settore del +1% rispetto all'anno precedente.

La crescita più modesta registrata in corso d'anno deriva da un bilanciamento delle perdite registrate dai sistemisti e modulisti (-1,2%) e dai subfornitori delle lavorazioni, seppur di carattere più contenuto (-0,5%), realizzato grazie alla chiusura d'anno positiva per gli altri segmenti produttivi: in prima istanza le imprese di Engineering & Design (+9,6%), gli specialisti del motorsport (+7,7%), e i subfornitori (+5,1%); in misura più contenuta gli specialisti 'puri' (+1,7%) e quanti attivi nell'aftermarket (+1,2%).

⁶ Il valore di fatturato riconducibile alla componentistica automotive è stato stimato tenendo conto della quota prodotta dal settore sul giro d'affari complessivo e che, per il 2018, ammonta a poco meno di 71mld di €. Il medesimo procedimento è stato adottato per quantificare gli addetti destinati alla componentistica, 158.700 su oltre 240.000 occupati totali.

Dal lato della forza lavoro impiegata nel comparto, le dinamiche sono state più omogenee a livello dei diversi spicchi dell'indotto, che hanno registrato un aumento più o meno accentuato del bacino occupazionale; fanno eccezione i fornitori di moduli e sistemi, che hanno manifestato segnali di debolezza, con una riduzione degli addetti del -1,1%.

2.5 Caratteristiche delle imprese rispondenti

Grazie al consolidamento dell'impianto metodologico e alla partecipazione attiva all'indagine del sistema della componentistica, è possibile affermare che la rappresentazione della filiera, tracciata dall'Osservatorio, è divenuta nel tempo maggiormente nitida e sempre più aderente all'universo descritto.

A corroborare, infatti, il valore delle interviste condotte con questionario, vi è un tasso di risposta molto elevato, cresciuto progressivamente fino a raggiungere, con la presente edizione della ricerca, quota 25%. Traducendo in valore assoluto, hanno risposto all'indagine complessivamente 550 imprese, che nella totalità generano un fatturato pari a 25,9mld di € e impiegano oltre 82.000 addetti.

Si vuole, nel presente paragrafo, descrivere l'aggregato delle imprese intervistate, a cominciare dall'ubicazione geografica delle sedi nelle regioni italiane e dal radicamento nella filiera, al posizionamento nella piramide di fornitura e alle dimensioni di impresa; completano cenni alla struttura organizzativa e gestionale, nonché all'appartenenza alle specifiche categorie della fornitura, con un confronto, per alcune variabili, con l'universo di riferimento, ma anche con il campione dei rispondenti della passata edizione dell'indagine.

Figura 2.3 Ripartizione delle imprese rispondenti per regioni italiane (peso %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La distribuzione nel territorio nazionale conferma la presenza preponderante di imprese aventi sede legale nelle regioni della ripartizione del Nord Ovest Italia (il 68% dei rispondenti), con il primato del Piemonte, regione con una forte identità industriale legata all'automotive (239 imprese, pari al 43% dei rispondenti) e della Lombardia (133 imprese, il 24%); è aumentata l'adesione all'indagine delle imprese del Veneto (l'8%), mentre per quelle dell'Emilia-Romagna si è fermata al 7%.

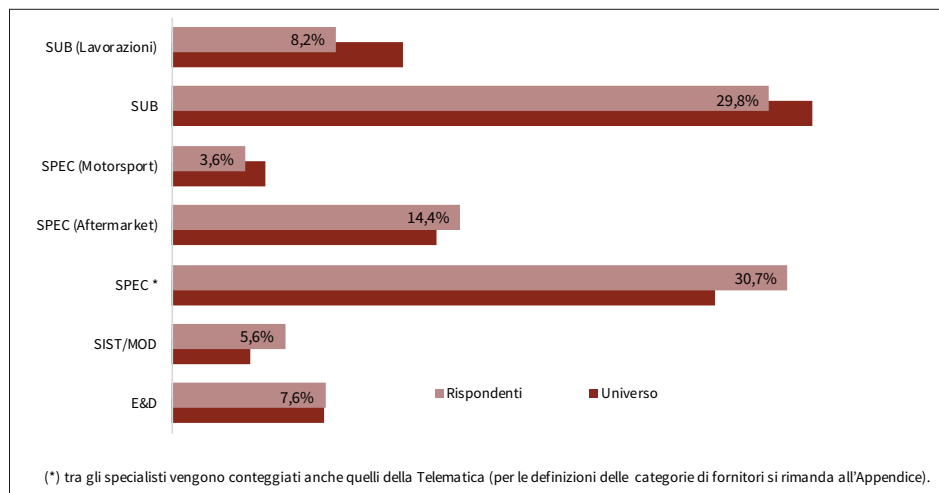
Se, per numero di rispondenti, la ripartizione del Nord Est pesa complessivamente per il 17%, aumentando la propria rilevanza rispetto al passato, le regioni del Centro Sud, comprese quelle insulari, incidono per circa il 15%, soprattutto grazie al ruolo della Campania, della Toscana e dell'Abruzzo.

Rispetto alla distribuzione delle imprese dell'universo, risulta nel complesso sovrastimato il Nord Ovest, a scapito delle altre ripartizioni, in particolare quella del Nord Est (il 21% dell'universo); ciò è imputabile all'elevata percentuale di imprese piemontesi coinvolte nell'indagine, ancorché sia leggermente inferiore rispetto all'universo la quota di aziende aventi sede legale in Lombardia.⁷

La suddivisione per natura giuridica è analoga a quella rilevata nella scorsa edizione dell'indagine, con un lieve rafforzamento nella presenza di società per azioni (il 30%) e la prevalenza delle società a responsabilità limitata con il 69% delle imprese, restando residuale la presenza di altre forme giuridiche. Peraltro, sin dalle origini dell'Osservatorio, oggetto dell'attività di indagine sono state le realtà economiche più strutturate e organizzate, tenute all'obbligo di deposito del bilancio, che rappresenta la fonte primaria dei dati economico-finanziari della filiera.

⁷ Come già evidenziato per le rilevazioni delle precedenti edizioni dell'Osservatorio, l'indotto piemontese è stato tradizionalmente più coinvolto nell'indagine per l'azione di sensibilizzazione diretta, promossa dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA.

Figura 2.4 Imprese per categoria. Confronto rispondenti e universo (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La composizione del campione, attribuito ai diversi segmenti della filiera ad esito di più riscontri,⁸ figura adeguatamente aderente all'universo delle imprese della componentistica, rilevandosi tuttavia, come già riscontrato in passato, una sovrarappresentazione dei cluster dei fornitori di moduli e integratori di sistemi e degli specialisti, mentre meno prossime all'effettiva importanza rivestita nella filiera risultano le quote dei subfornitori *tout court* e di quelli delle lavorazioni. Rispetto alla rilevazione condotta lo scorso anno, è cresciuto l'apporto all'indagine degli specialisti del motorsport e di quelli dell'aftermarket.

Le realtà intervistate risultano poi fortemente radicate nella filiera, considerato che l'89% delle imprese opera nell'automotive da sempre o comunque da almeno un lustro, il 6% ha dichiarato di essere attivo nel settore da meno di 5 anni e un gruppo, pari al 5% delle imprese, concentrate soprattutto nel segmento dei subfornitori e degli specialisti, risulta operativo nel settore saltuariamente, a seconda delle opportunità offerte dal mercato.

Con la finalità di intercettare la 'distanza commerciale' nei rapporti di fornitura che si instaurano nel settore e descrivere diversi trend e strategie che possono riguardare in varia misura le imprese collocate a monte

⁸ Si ricorda che l'attribuzione delle imprese alle diverse categorie di fornitori (effettuata sull'universo attraverso controlli sulle singole posizioni imprenditoriali a partire dai siti internet aziendali, dalle visure camerali e dal contatto telefonico diretto con alcune imprese) per il gruppo dei rispondenti viene anche verificata in base a quanto dichiarato in sede di compilazione del questionario di indagine nel descrivere l'attività principale realizzata.

e a valle della filiera, ogni anno alle imprese intervistate viene chiesto il posizionamento nella piramide di fornitura, direttamente collegato all'appartenenza alle categorie della componentistica.

Emerge che il 35% delle imprese è identificato quale *Tier I*, livello cui va ricondotta la totalità dei fornitori di moduli e integratori di sistemi e oltre la metà degli specialisti⁹ e degli E&D; in generale la quota più rilevante di imprese (il 41%) ha dichiarato di operare come fornitori di secondo livello, mentre un restante 16% si colloca in posizioni inferiori. A parte, un gruppo di imprese (il 9%) che, in qualità di specialisti aftermarket, non è riconducibile alla tradizionale classificazione per livelli di fornitura, e che ha come principali clienti operatori della distribuzione.

Alla base della gerarchia della catena di fornitura, al terzo livello e oltre, si posizionano soprattutto i subfornitori (il 25%), in particolare quelli delle lavorazioni (il 33%).

Va evidenziato che il 46% delle imprese afferma di operare in più posizioni della piramide di fornitura, percentuale che sale al 51% per gli specialisti; per contro, fornitori di moduli e integratori di sistemi da un canto (il 39%) e i subfornitori delle lavorazioni (il 38%) dall'altro, risultano in media le imprese meno operative su molteplici livelli.

Tra le attività intervistate, il 31% appartiene a un gruppo industriale, prevalentemente con capogruppo estera (103 imprese) e rispetto alla rilevazione del 2018, risulta pressoché stabile la quota di imprese indipendenti. Si confermano i risultati delle passate rilevazioni: l'appartenenza a un gruppo è maggiormente diffusa tra i fornitori di moduli e sistemi, con una netta prevalenza del gruppo estero, e tra gli specialisti, a fronte invece di una maggiore indipendenza da forme organizzative manifestata dalla categoria degli specialisti aftermarket e da quella dei subfornitori delle lavorazioni.

Tabella 2.3 Appartenenza ad un gruppo industriale (valori %)

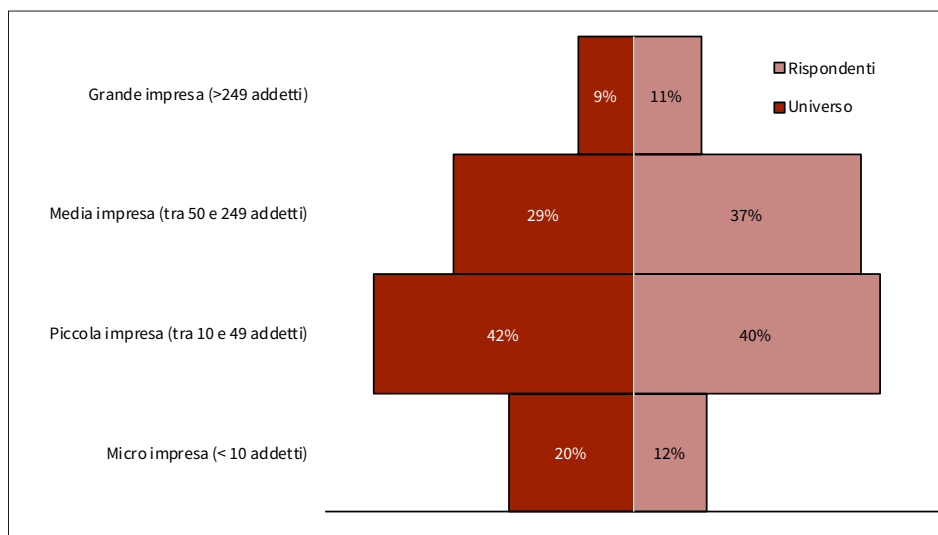
	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	78,6%	6,5%	57,7%	84,8%	76,8%	88,9%	68,6%
Appartenenza a un gruppo	21,4%	93,5%	42,3%	15,2%	23,2%	11,1%	31,4%
di cui:							
gruppo estero	14,3%	80,6%	23,3%	7,6%	12,8%	2,2%	18,7%
gruppo italiano	7,1%	12,9%	19,0%	7,6%	10,4%	8,9%	12,7%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

⁹ Ai fini della comparazione con i risultati delle precedenti edizioni della ricerca, i segmenti degli 'specialisti motorsport' e della 'telematica' verranno di seguito ricompresi nell'insieme degli 'specialisti', mantenendo separato il solo gruppo delle attività aftermarket.

Quanto alla gestione, un'impresa su quattro ha un management del tutto esterno alla proprietà, sia essa di tipo familiare o meno: tra le imprese indipendenti, dove si evince incidere maggiormente la componente familiare nell'assetto proprietario – in particolare nei cluster degli specialisti aftermarket e in quello dei subfornitori –, la gestione manageriale esterna all'impresa riguarda solo l'8% delle attività, mentre nelle imprese appartenenti a gruppi industriali tale percentuale sale al 61%.

Figura 2.5 Imprese per classe di addetti. Confronto rispondenti e universo di riferimento (valori %)

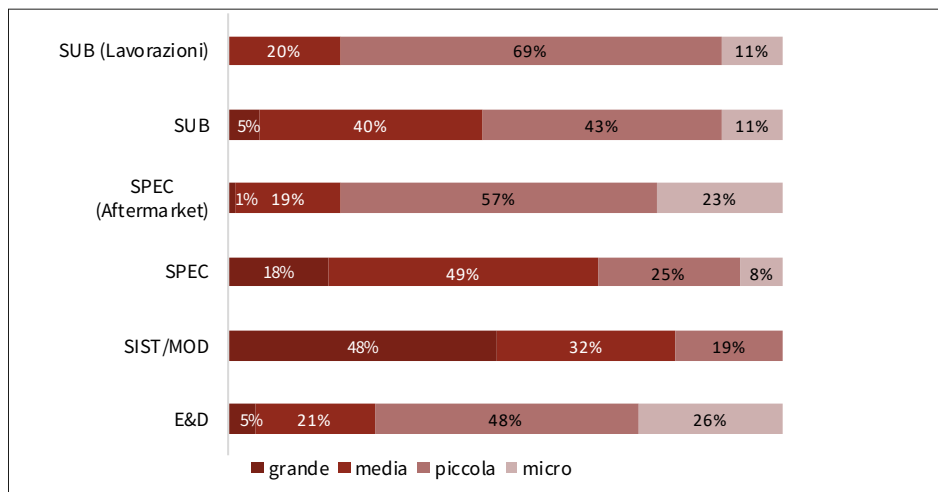


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Come già evidenziato nelle precedenti edizioni dell'Osservatorio, la ripartizione del campione dei rispondenti per classi di addetti e fatturato evidenzia la preponderanza della piccola-media dimensione, conformemente alla distribuzione rilevata per l'aggregato della componentistica automotive italiana. La piccola dimensione, che è quella in assoluto prevalente, ha una quota prossima a quella dell'universo; seguono le medie imprese, maggiormente rappresentate rispetto alla totalità della componentistica, a fronte della micro dimensione che non riesce ancora ad essere del tutto rappresentativa.

Le varie categorie di fornitori sono connotate per la prevalenza di aziende con determinate fasce di addetti: le attività di E&D e degli specialisti dell'aftermarket sono mediamente meno dimensionate, uno specialista su due appartiene alle medie imprese, mentre tra i subfornitori delle lavorazioni prevalgono le piccole imprese.

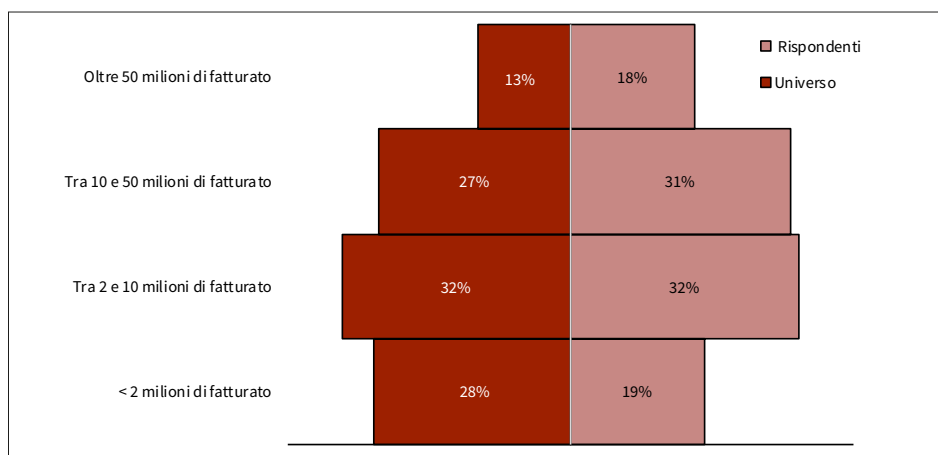
Figura 2.6 Distribuzione imprese rispondenti per dimensione e categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

In termini di ricchezza generata, quasi un'impresa su tre produce un fatturato compreso tra i 2 e 10mln di € e una quota di poco inferiore, tra i 10 e i 50mln. Rispetto alla precedente rilevazione a incrementare è proprio la fascia tra i 2 e i 10mln di €, passata dal rappresentare il 28%, al 32% dei rispondenti.

Figura 2.7 Imprese per classi di fatturato. Confronto rispondenti e universo di riferimento (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

2.6 Dinamiche del fatturato nella filiera

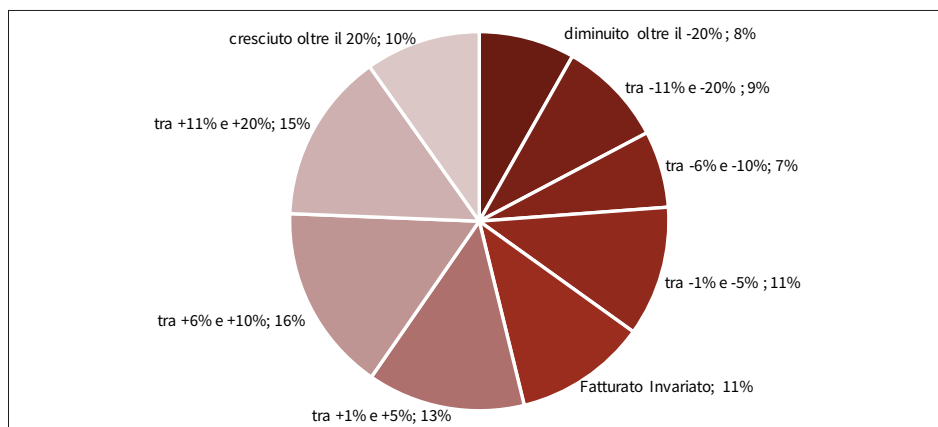
Dopo anni di crescita e di progressiva dinamica espansiva, nel 2018 si è palesata un'inversione di tendenza, con la decelerazione per molti attori della componentistica.

A tale cambio di velocità, hanno contribuito innanzitutto la flessione della domanda – con il repentino calo delle vendite di auto diesel – e della produzione di veicoli non solo in Italia e in Europa, ma a livello globale, congiuntamente a più fattori perturbanti il mercato¹⁰ e a un contesto di cambiamenti di piani strategici per le case produttrici, per venire incontro ai quali si è avviato un importante processo di ricomposizione della filiera.

Ne hanno risentito nell'immediato e bruscamente gli operatori più vicini agli impianti e ai siti produttivi dei costruttori, mentre chi nel tempo ha diversificato i mercati di destinazione dei propri prodotti, intercettando aree di business diverse dall'auto, ha portato a segno migliori risultati in termini di ricavi.

In considerazione dell'eterogeneità delle categorie di imprese della componentistica e del diverso coinvolgimento nella filiera, resta positivo, pari al +19%, il saldo tra le imprese che hanno dichiarato un aumento (il 54%) e quelle che si sono espresse per una riduzione (il 35%), a fronte dell'11% di casi di fatturato invariato.

Figura 2.8 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo (2018/17)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

¹⁰ Si vedano al riguardo il cap. 1 «L'industria automotive globale: uno sguardo d'insieme» del presente rapporto e «L'industria automotive mondiale nel 2018 e trend 2019», ANFIA, luglio 2019.

A mettere in evidenza comunque un peggioramento della situazione economica, sono, in particolare, le imprese che denunciano un giro di affari in riduzione di oltre il 10%, che passano dall'11% al 17% del campione.

Scontano il rallentamento soprattutto i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi (saldo del -19%), in qualità di *Tier I* al vertice della piramide di fornitura, con il 55% delle imprese che dichiara una riduzione del fatturato, nella maggior parte oltre i 10 punti percentuali.

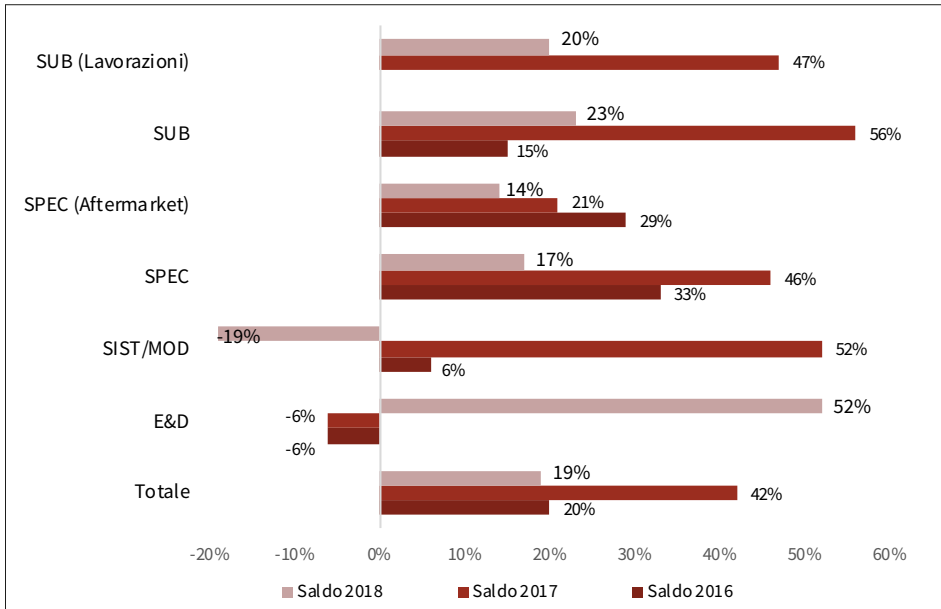
In maniera divergente, le attività di Engineering & Design, dopo essere risultate per un triennio la categoria più debole della filiera, hanno registrato una ripresa significativa, con un saldo tra dichiarazioni di aumento e di riduzione nettamente positivo (+52%). Anche con l'inversione di segno, continuano a connotarsi per una concentrazione in gruppi di imprese su fronti diametralmente opposti, già evidenziata in passato, poiché a un insieme, nel 2018 particolarmente dinamico nella crescita, si contrappongono più attività che riducono il fatturato di oltre 10 punti percentuali.

Per tutti gli altri segmenti, nonostante il segno ampiamente positivo del saldo tra dichiarazioni di aumento e di contrazione del fatturato, si attenua la dinamica favorevole evidenziata nel 2017; questo vale sia per i subfornitori, e per la prestazione delle imprese che realizzano lavorazioni meccaniche o trattamenti, sia per gli specialisti, in particolare quelli dell'aftermarket.

Guardando ai valori assoluti dei ricavi risultanti dai bilanci aziendali o dichiarati dalle imprese, analizzando le variazioni rispetto al 2017,¹¹ trova conferma quanto poc'anzi illustrato: per il gruppo dei rispondenti l'incremento di fatturato è stimato pari al +3,7% (era il +9,5% nel 2017), con una flessione per il segmento dei fornitori di moduli e integratori di sistemi pari all'1,7%.

¹¹ Il fatturato risultante dai bilanci depositati e dalle dichiarazioni rese dalle imprese si riferisce alle informazioni disponibili alla data del 19 luglio 2019.

Figura 2.9 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato complessivo per categoria (anni 2016-18)



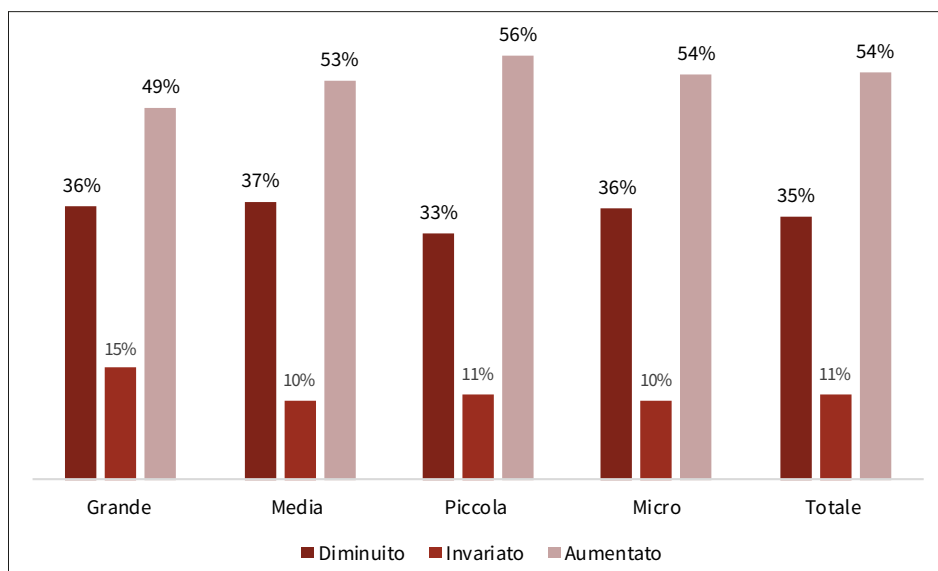
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019
 Il gruppo delle attività delle lavorazioni viene indagato separato dalla categoria degli altri subfornitori a partire dal 2017

L'intenso rapporto esistente tra la categoria del fornitore e la dimensione imprenditoriale si riverbera sulle performance delle imprese, analizzate in base alle classi di addetti. La diminuzione del fatturato riguarda in simile misura (circa un'impresa su tre o poco più), tutte le fasce dimensionali; il saldo è positivo per tutte le tipologie di imprese, ma sotto la media per quelle grandi (+13%), che contano anche più realtà imprenditoriali con ricavi invariati, e una quota di imprese in sofferenza raddoppiate rispetto all'anno precedente.

Insieme alle medie (saldo del +16%), rappresentano le tipologie di imprese che nel 2018 si erano distinte nettamente per la quota più rilevante di imprese con prestazioni elevate in termini di ricavi.

Il saldo migliore si registra per la piccola dimensione (+23%), per quanto aumentino anche in questa fascia le imprese in difficoltà, mentre rafforzano la propria posizione le micro imprese (saldo del +18%).

Se il saldo tra dichiarazioni di aumento e diminuzione del fatturato viene analizzato anche guardando alla gerarchia della fornitura, si ha conferma della maggiore condizione di difficoltà che investe i Tier I (saldo del +3%, con il 43% delle imprese che denuncia una flessione).

Figura 2.10 Andamento del fatturato complessivo per dimensione d'impresa nel 2018

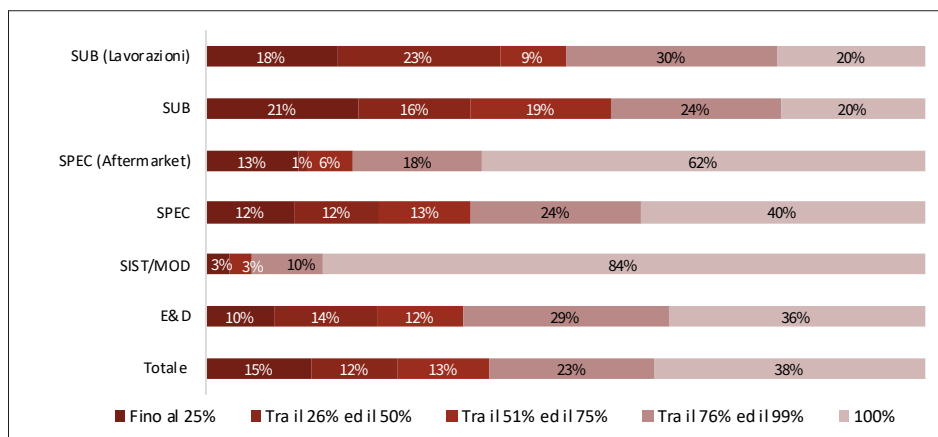
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Le strategie di diversificazione in mercati diversi da quello dell'auto sono state tradizionalmente oggetto di analisi dell'Osservatorio. La presenza competitiva di un'impresa in più settori risponde di volta in volta a molteplici ragioni, ma riconducibili principalmente all'obiettivo di accrescere il business o recuperare quote perse nel settore tradizionale, a causa dei mutamenti intervenuti nella domanda di mercato e nei processi produttivi. I risultati dell'indagine permettono di affermare che siamo di fronte a una filiera che consolida la propria posizione riguardo ai mercati di sbocco, senza repentini cambiamenti di strategia rispetto al passato.

Nel 2018 la quota di imprese con ricavi generati in misura maggioritaria dal settore automotive si è assestata al 73%, a fronte del 71% dell'anno precedente e del 77% del biennio 2015-16.

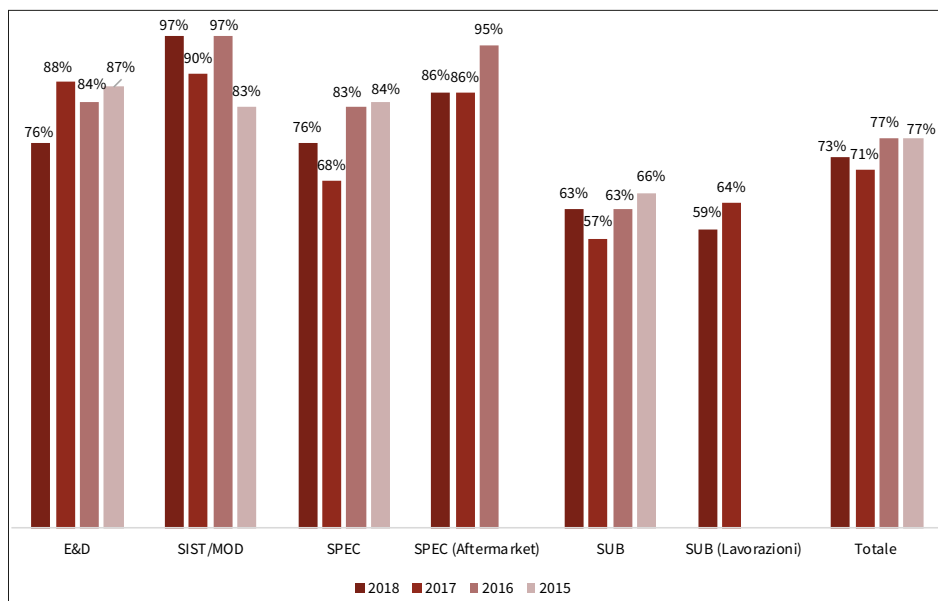
Connotati per un rapporto intrinseco con il settore, i fornitori di moduli e sistemi e gli specialisti aftermarket continuano a distinguersi per ricavi ampiamente dipendenti dal settore in esame, con una quota di imprese che fatturano esclusivamente per il mercato automotive pari rispettivamente all'84% e al 62%.

Figura 2.11 Fatturato automotive per categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Figura 2.12 Quota di imprese con fatturato automotive superiore al 50% sul fatturato totale (anni 2015-18)

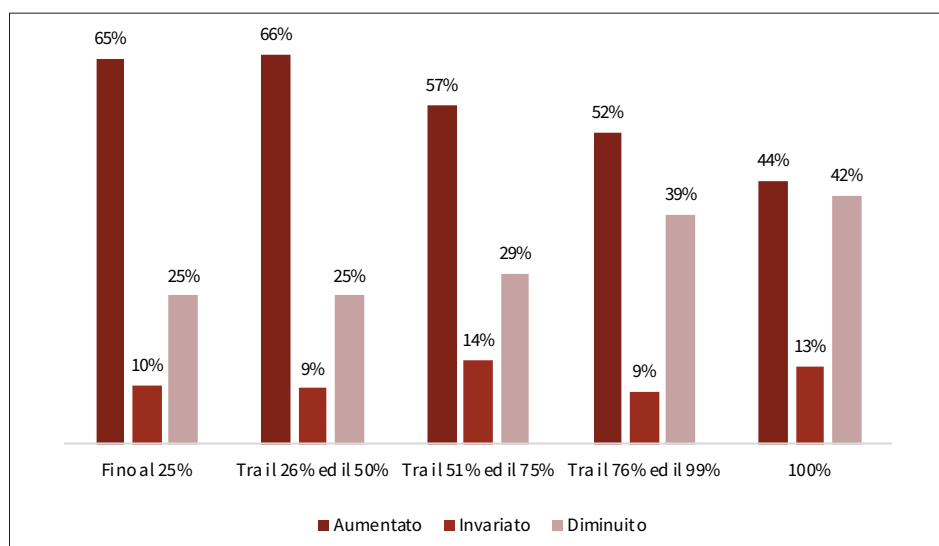


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019. Il gruppo delle attività delle lavorazioni viene indagato separato dalla categoria degli altri subfornitori a partire dal 2017

D'altra parte, invece, le aziende che hanno ampliato il proprio raggio di azione e nel tempo sono penetrate in nuovi mercati di destinazione sono quelle dei subfornitori, soprattutto le attività delle lavorazioni dove il 41% degli operatori risulta fatturare in misura maggioritaria per settori estranei all'auto.

Va rilevato che le attività di E&D, rispetto alle rilevazioni degli scorsi tre anni, diminuiscono la dipendenza dal comparto automotive in termini di giro d'affari: per il 76% di questi operatori il fatturato generato dal settore auto rappresenta infatti la parte più rilevante dei ricavi, rispetto all'88% dell'anno precedente.

Figura 2.13 Andamento del fatturato delle imprese per quota di fatturato automotive (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Analizzando la quota di fatturato automotive e l'andamento dei ricavi, pare evidente come, all'aumentare del legame con il settore, incrementi la percentuale di imprese in difficoltà. A differenza di quanto riscontrato lo scorso anno, allorché si evidenziava come le strategie di diversificazione risultavano premianti quando il business nell'automotive manteneva un peso preponderante, le performance delle imprese risultano migliori per gli operatori che derivano i ricavi in misura maggioritaria da mercati diversi dall'automotive.

2.7 Addetti

L'aumentata partecipazione all'indagine da parte delle imprese della componentistica ha consentito di ampliare il bacino occupazionale oggetto della ricerca, che conta a fine 2018 circa 82.250 addetti; tra costoro, quelli direttamente impiegati per il settore automotive sono stimati in 53.700 unità, pari al 65,3% del totale, quota in lieve flessione rispetto alla precedente rilevazione (il 66,5%), a evidenziare un debole aumento del processo di diversificazione settoriale che coinvolge le risorse umane delle imprese.

Oltre la metà degli operatori economici indagati (il 56%) ha quasi la totalità degli addetti direttamente impiegati per le attività dell'auto, percentuale che sale all'83% per i fornitori di moduli e sistemi, ma si ferma al 43% per i subfornitori, e al 45% per le attività delle lavorazioni. È quest'ultima la categoria con la più marcata diversificazione, considerato che il 43% delle imprese ha la maggioranza degli addetti occupata in settori differenti dall'automotive.

Tabella 2.4 Distribuzione delle imprese per classe di addetti impiegati nel settore automotive e categoria dei fornitori (valori %)

% addetti automotive	SIST/ MOD	E&D	Specialisti	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Fino al 50%	10,0%	14,3%	29,7%	21,8%	37,5%	43,2%	29,5%
Tra il 51% e il 95%	6,7%	28,6%	12,1%	9,0%	19,5%	11,4%	14,7%
Oltre il 95%	83,3%	57,1%	58,2%	69,2%	43,0%	45,4%	55,8%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Guardando all'organizzazione dell'impresa per funzioni aziendali, si riscontra che il 67% del personale è riconducibile alla categoria degli addetti alla produzione (ad es. capisquadra e operai), mentre addetti indiretti alla produzione, impiegati in R&S, qualità, manutenzione, logistica, etc, rappresentano il 21% e completano la struttura imprenditoriale gli addetti amministrativi, con il 12%.

Tabella 2.5 Addetti per area di funzione aziendale e tipologia di assunzione (valori %)

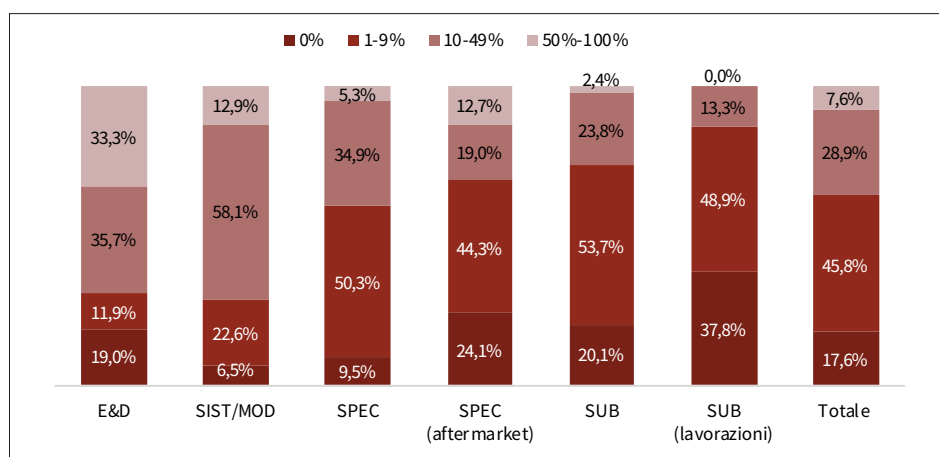
	Assunti a tempo indeterminato	Assunti a tempo determinato	Addetti temporanei e indipendenti
Addetti alla produzione	84,4%	3,4%	12,2%
Addetti indiretti alla produzione	92,6%	3,6%	3,8%
Addetti amministrativi	94,3%	2,8%	3,0%
Totale	87,3%	3,4%	9,3%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se nel complesso gli assunti a tempo indeterminato rappresentano l'87% dell'occupazione, tale percentuale si riduce per gli addetti alla produzione, dove trova spazio la categoria degli addetti temporanei e indipendenti (collaboratori coordinati e continuativi, somministrati e partite iva).

In uno scenario di epocali cambiamenti, con il mondo del lavoro che in un futuro prossimo sarà pesantemente condizionato dall'uso delle nuove tecnologie in chiave 4.0 e dove diverrà primaria l'esigenza di reperire nuove figure professionali oggi mancanti, resta cruciale nella componentistica italiana il tema del capitale umano, valutato in questa sede indagando il livello di istruzione delle risorse.¹²

Figura 2.14 Distribuzione delle imprese per categoria del fornitore e quota degli addetti laureati (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Si evince che il 18% delle imprese non ha alcun addetto nell'impresa con laurea, mentre, sul fronte diametralmente opposto circa l'8% ha oltre la metà dei dipendenti con questo titolo di studio. Come già evidenziato in precedenti edizioni dell'indagine, tra gli E&D ben un'impresa su tre può contare sulla maggioranza degli addetti laureati.

Si conferma come segmento modale del campione quello delle imprese aventi addetti laureati, ma in misura inferiore al 10%, benché tra i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi il 58% delle imprese abbia una quota di laureati tra i lavoratori compresa tra il 10 e il 49%.

¹² Si consideri che nel sistema produttivo italiano oltre tre quarti delle imprese (il 77,6%) possiedono limitati livelli di capitale umano (ISTAT, Rapporto Annuale 2019).

In seguito, nel capitolo del presente rapporto dedicato alle strategie di innovazione adottate dalle imprese verrà approfondito il ruolo degli addetti impiegati in attività di R&S nella filiera della componentistica automotive.

2.8 Il mercato aftermarket

I cambiamenti tecnologici che stanno trasformando radicalmente e in modo dirompente l'industria automobilistica hanno un enorme impatto anche sul segmento dei ricambi; l'elettrificazione, la guida autonoma, la connettività e il peso crescente del software nei veicoli impongono anche alle imprese coinvolte nel mercato aftermarket nuovi modelli di business.

Secondo i dati del Barometro Aftermarket, rilevazione statistica condotta dal Gruppo Componenti ANFIA su base mensile, il mercato dei ricambi automotive ha registrato nel 2018 una variazione finale complessiva del fatturato pari al +0,8%, che fa seguito al lieve calo riscontrato nel 2017 (-1%).

In base ai risultati dell'indagine dell'Osservatorio nel 2018, la quota di operatori che si dichiara attivo nel segmento aftermarket è scesa al 67% (era il 70% nel 2017), ma viene mantenuta sostanzialmente quasi invariata la percentuale di imprese che operano su questo mercato realizzando un fatturato specifico superiore al 50% (il 27%, contro il 28% dell'anno precedente).

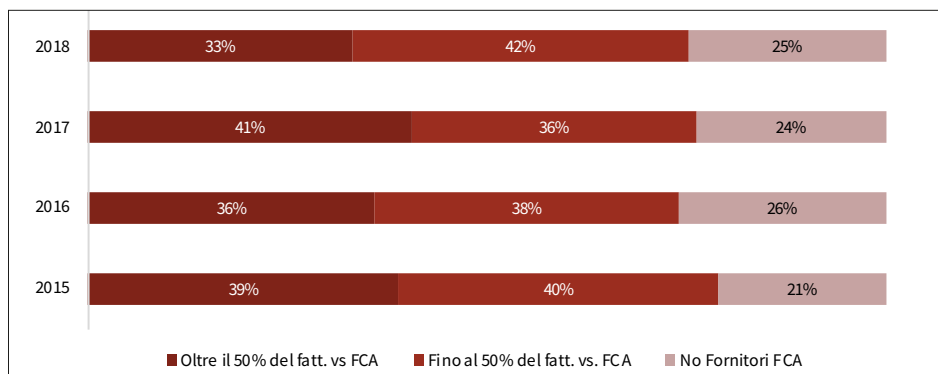
Inoltre, trova conferma, rispetto alla rilevazione dello scorso anno, anche la quota di fatturato mediamente generato dal mercato aftermarket, pari al 29% del totale. Per definizione, l'84% degli specialisti aftermarket deve a questo segmento la totalità o almeno i 3/4 del proprio fatturato; al contrario, meno di un'impresa su quattro tra gli E&D può definirsi operativa nel mercato aftermarket.

2.9 Le relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles)

Dopo cinque anni di ininterrotta crescita, nel corso del 2018 gli stabilimenti italiani del gruppo FCA hanno registrato una contrazione della produzione, scendendo al di sotto del milione di autoveicoli assemblati, traguardo che era stato superato per due anni consecutivi. Nondimeno, il 2019 si sta delineando come anno di passaggio, in vista dell'avvio di progetti di produzione di nuovi modelli o di restyling di quelli esistenti, quali la 500 Elettrica, il C-SUV Alfa Romeo, la Panda Mild Hybrid e la versione europea della Jeep Compass.

In questo quadro di transizione, dai dati raccolti con l'indagine si evince una riduzione significativa della dipendenza della filiera da FCA, a segnalare la ripresa del processo di riorganizzazione delle imprese della componentistica come fornitori di case automobilistiche estere.

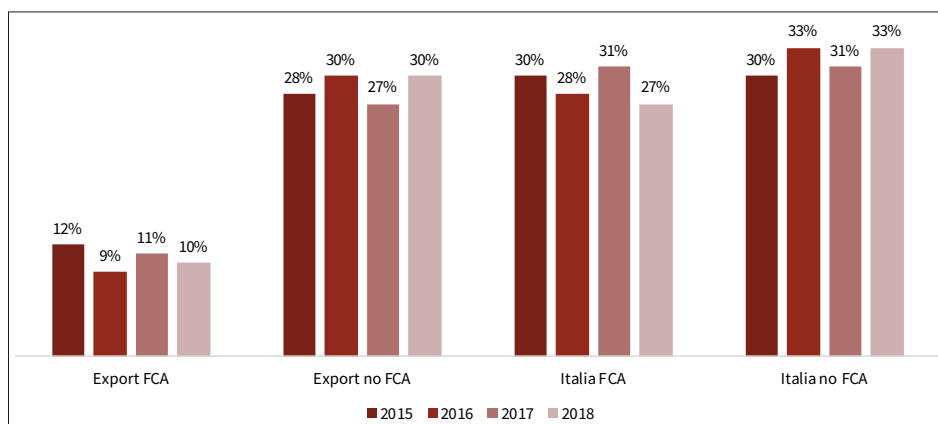
Figura 2.15 Ripartizione imprese per quota fatturato da gruppo FCA (anni 2015-18, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se è vero che il 75% delle imprese ha dichiarato di avere FCA, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti, incidenza prossima a quella rilevata nel 2017, la quota di ricavi generati dalle vendite al gruppo italo-americano è scesa al 37%, con una riduzione più marcata sul mercato domestico, pari a quattro punti percentuali rispetto al 2017, piuttosto che sul mercato estero, dove si attesta al 10%. Si tratta pertanto di un ritorno ai dati rilevati nel 2016, quando risultava però di lieve maggiore incidenza la quota sul mercato italiano.

Figura 2.16 Ripartizione del fatturato per cliente finale (anni 2015-18, valori %)



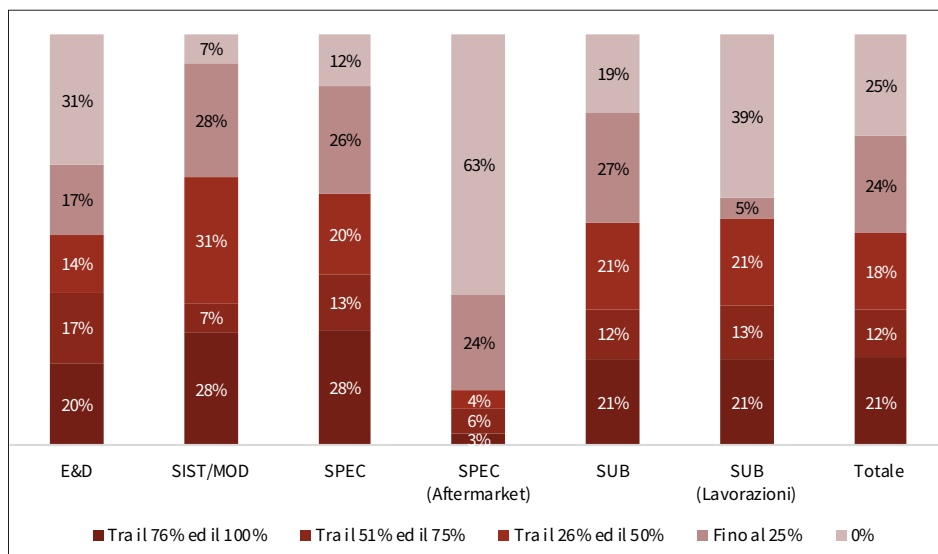
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Inoltre, si riduce drasticamente la quota di imprese per le quali il fatturato generato dalle vendite a FCA rappresenta oltre la metà dei ricavi, passato dal 41% registrato nel 2017, al 33%, il valore più basso riscontrato negli ultimi quattro anni.

Il ridimensionamento del peso di FCA nel fatturato della componentistica italiana è trasversale a tutti i cluster della fornitura, riguardando sia le categorie di operatori che hanno il gruppo italo-americano più presente nel portafoglio clienti (in particolare sistemisti/modulisti e specialisti, per i quali aumenta la percentuale di fornitori del gruppo FCA, ma con una riduzione del valore delle commesse complessive), sia quelli che manifestano invece una minore dipendenza (specialisti dell'aftermarket e E&D).

Da rilevare è in particolare l'affrancamento da FCA degli operatori della subfornitura, soprattutto quelli delle lavorazioni, per cui la quota di fatturato generato in misura maggioritaria da commesse verso questo gruppo scende dal 42% del 2017 al 34% della presente rilevazione, e quasi raddoppia la quota di imprese non fornitrici, cresciuta dal 22% al 39%.

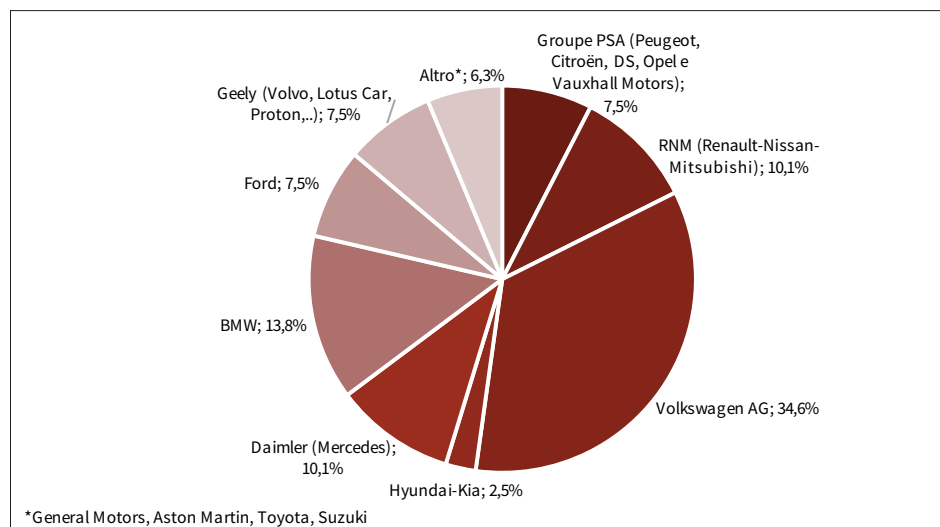
Figura 2.17 Ripartizione imprese per quota fatturato da gruppo FCA per categoria fornitore nel 2018



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nella media del campione, invece il 63% del fatturato prodotto è da ricondurre a vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori diversi dal gruppo FCA; in primis, il gruppo Volkswagen AG, seguito da BMW, RNM (Renault-Nissan-Mitsubishi) e Daimler, considerato che risultano i principali clienti diretti più citati dalle imprese della componentistica, dopo FCA.¹³

Figura 2.18 Principali case auto estere clienti della filiera italiana (conteggio delle citazioni, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

2.10 L'internazionalizzazione della componentistica automotive italiana

La capacità di posizionamento sui mercati esteri delle filiere produttive rappresentative del *made in Italy* è stata determinante nell'ultimo decennio per frenare la perdita di competitività del Paese.

Ad eccezione degli anni di crisi economica, il saldo della bilancia commerciale italiana è sempre stato ampiamente positivo, beneficiando di flussi di esportazioni superiori in valore rispetto a quanto il territorio importa

13 Nel questionario di rilevazione, alle imprese è stato chiesto di citare i primi tre clienti diretti del comparto automotive, per fatturato o per volume di componenti; in fase di elaborazione dei risultati, è stato effettuato il conteggio delle citazioni e il seguente raggruppamento dei clienti per gruppi di appartenenza.

dall'estero. Questo quadro, che colloca il Paese in nona posizione per quota di export sul totale mondiale, se da un canto rende l'economia italiana più vulnerabile alle dinamiche dello scenario macroeconomico internazionale, dall'altra ha consentito di superare l'*impasse* creata dal crollo della domanda interna, supportando la lenta ripresa degli ultimi anni.

La filiera dell'auto rappresenta l'11% delle esportazioni nazionali e, al suo interno, la sola vendita di «parti e accessori per autoveicoli e loro motori» contribuisce per oltre il 27% dell'export italiano¹⁴ del settore. In sintesi, nel 2018, dai dati dell'Osservatorio emerge che il numero di imprese della componentistica automotive che esportano resta stazionario, anche se fra esse è diminuita la quota di imprese che registrano dichiarazioni di aumento del fatturato estero; è invece risalita sia l'incidenza del fatturato export sul totale, sia la quota di esportatori definibili 'grandi' o 'esclusivi'.¹⁵

Sicuramente la propensione all'internazionalizzazione, in uno scenario economico in cui la domanda interna è ancora poco dinamica, resta una delle condizioni sostanziali perché il comparto si mantenga competitivo. Le imprese che nel corso dell'ultimo anno hanno dichiarato un aumento del fatturato complessivo hanno visto contestualmente crescere anche i ricavi derivanti da commesse all'estero, mentre anche fra chi ha registrato un andamento stazionario o addirittura in contrazione dei volumi di affari, vi sono imprese che hanno comunque potuto attenuare o bilanciare le perdite grazie al miglioramento della performance economica sui mercati esteri.

Tabella 2.6 Dichiarazioni di andamento del fatturato totale e del fatturato auto estero

		Andamento fatturato totale		
		Aumentato	Invariato	Diminuito
Andamento fatturato estero	Diminuito	10%	21%	40%
	Invariato	13%	18%	21%
	Aumentato	77%	61%	39%
Totale		100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

14 Elaborazioni su dati ISTAT, banca dati Coeweb (codice ATECO 29.3).

15 Il grado di intensità dell'export considera la quota di fatturato dell'impresa che proviene dalle esportazioni. In questo senso, definiamo piccoli esportatori le realtà imprenditoriali che ricavano dall'estero meno di un quarto del fatturato; medi esportatori le imprese che ottengono dalle esportazioni tra il 25 e il 50% dei ricavi; grandi esportatori quelli che fatturano all'estero tra la metà e i tre quarti dei ricavi complessivi; infine, gli 'esportatori esclusivi' che ricavano dall'estero oltre il 75% del fatturato. L'essere piccolo, medio o grande esportatore non è in relazione dunque all'entità del fatturato dell'impresa o alla dimensione aziendale stricto sensu, ma solo alla parte di fatturato che proviene dall'export.

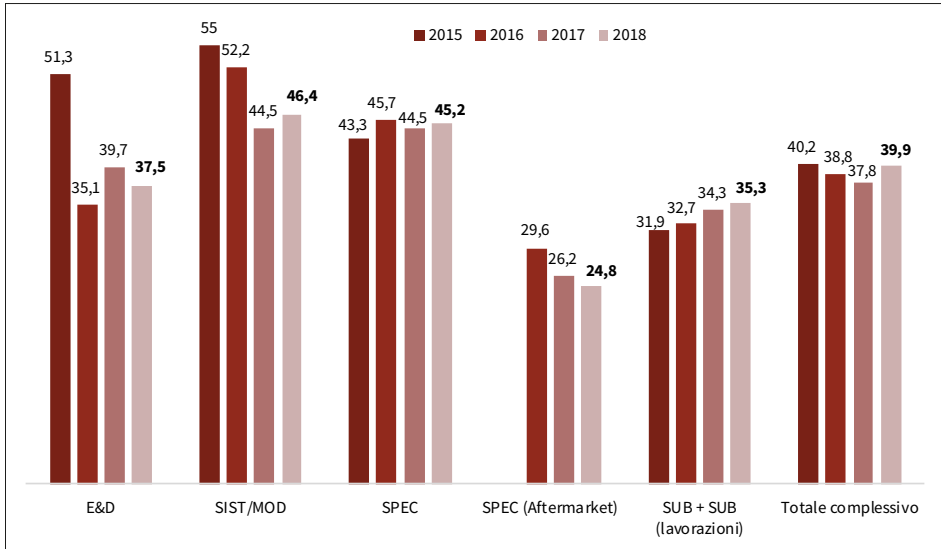
Il 73% dei rispondenti ha dichiarato di esportare. Se il numero di imprese orientate all'export si può dire costante negli anni, l'incidenza del fatturato prodotto sui mercati esteri nel 2018, pari al 39,9% dei ricavi totali, è tornato ai livelli di tre anni prima, a causa del rallentamento che l'export ha subito nello scorso biennio. Il contributo che le categorie di fornitori danno all'internazionalizzazione della filiera è ovviamente differente per il peso numerico ed economico che ciascuna riveste al suo interno, oltre che per le caratteristiche strutturali di mestieri orientati verso mercati esteri o, viceversa, ancorati a canali di fornitura locali.

Rispetto al 2015,¹⁶ le due categorie di fornitori che hanno visto crescere in maniera perlopiù costante la quota di fatturato derivante dall'export sono anche quelle che rappresentano le diverse anime di una filiera 'glocale':¹⁷ da un canto gli specialisti che, insieme ai sistemisti e modulistri competono sui mercati internazionali e per i quali il fatturato estero incide per oltre il 45% del totale; dall'altro la categoria dei subfornitori, ancora radicata alla realtà locale di appartenenza per dimensione e caratterizzazioni produttive, ma necessariamente più proiettata verso relazioni commerciali e mercati che oltrepassano i confini regionali e nazionali. Si è invece ridimensionata la quota dei ricavi esteri di sistemisti e modulistri e delle imprese di E&D: i primi rappresentano una categoria che, per sua natura, è meno dipendente dal territorio di insediamento ma piuttosto dai mercati esteri, ed è dunque più sensibile alle tensioni politico - economiche mondiali. Fra gli E&D, nonostante la buona proiezione internazionale di questo segmento della filiera, nella presente indagine è aumentato il numero di imprese che non esportano, appiattendolo il contributo che l'export dà al fatturato complessivo della categoria.

16 Primo anno a partire dal quale si possiede una serie di dati confrontabili.

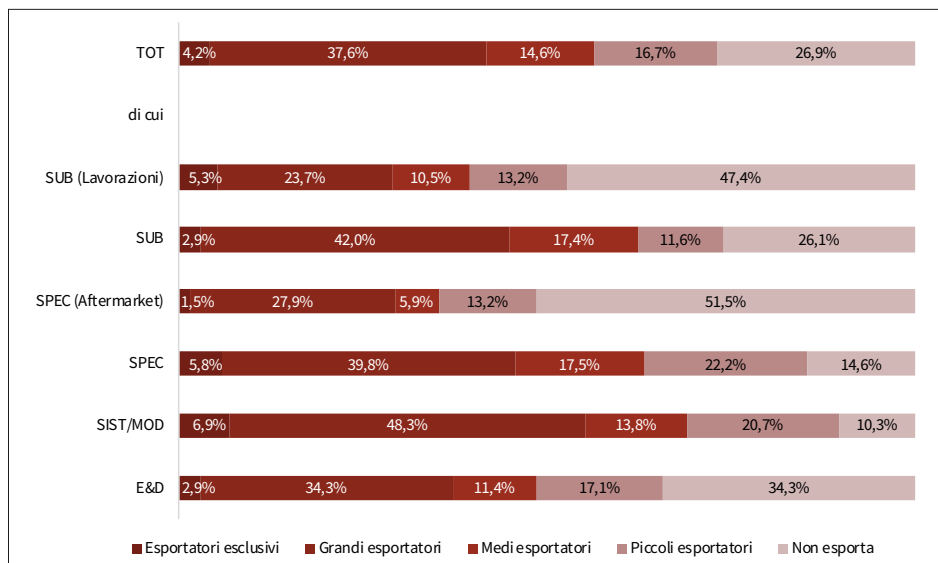
17 Termine tradotto dal giapponese e importata in Europa dal sociologo inglese Roland Robertson, successivamente adottato dal sociologo Zygmunt Bauman.

Figura 2.19 Quota di fatturato derivante dall'export per categorie di fornitori (anni 2015-18, valore % sul totale)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Come già delineato, la quota di esportatori sul totale è rimasta negli anni simile: nel 2018, tuttavia, il peso delle imprese che si possono qualificare come esportatori 'grandi' o 'esclusivi' è salito dal 33% al 42%, a scapito dell'incidenza dei 'medi' e 'piccoli' esportatori, diminuiti entrambi di circa quattro punti percentuali.

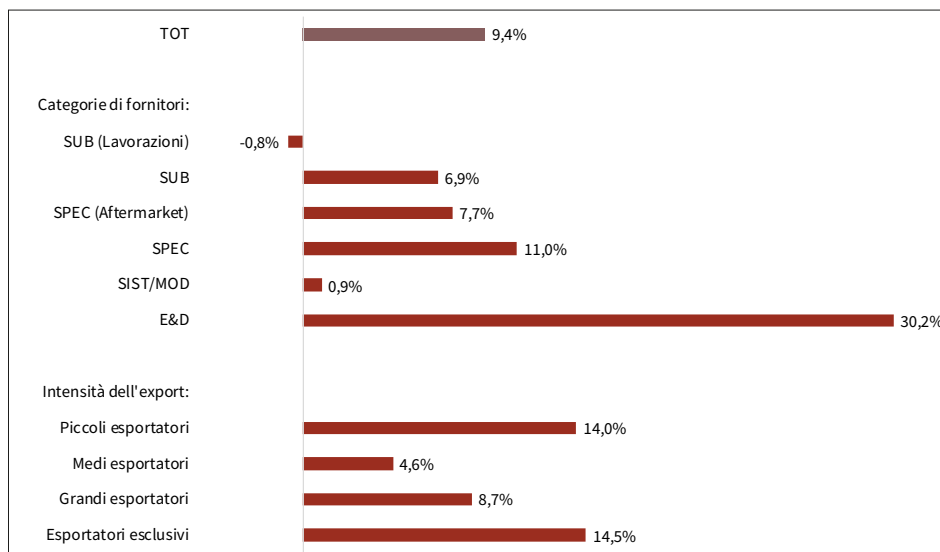
Figura 2.20 Variazione % 2018/17 del fatturato estero per categorie di fornitori e grado di intensità dell'export


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se si considera il solo campione delle 350 imprese esportatrici, l'incidenza del fatturato estero sul totale sale dal 39,9% al 54,4%, e l'andamento di questa componente dei ricavi registra per il terzo anno consecutivo un aumento: nel 2018, l'incremento medio annuo del fatturato automotive estero è stato del 9,4%, superando di quasi un punto percentuale l'aumento rilevato nel biennio precedente, pari all'8,5%. Tuttavia, le imprese che hanno dichiarato un aumento dell'export sono il 61% delle esportatrici, a fronte del 69% del 2017: pertanto, l'incremento ha riguardato meno imprese ma per esse è stato più significativo. Inoltre, è una variazione che non ha trovato uniforme riscontro fra i diversi segmenti della filiera: a beneficiare di un aumento dei ricavi esteri sono stati in primo luogo E&D e specialisti, per i quali l'incremento ha superato il valore medio annuo (rispettivamente del +30,2% e del +11%); anche la subfornitura e gli specialisti dell'aftermarket hanno visto crescere questa componente di fatturato, consolidando il graduale processo di apertura verso i mercati esteri. Per sistemisti e modulatori - coerentemente con l'andamento generale del 2018 - il trend è stato conservativo (+0,9%), mentre la subfornitura delle lavorazioni sconta ancora una maggiore dipendenza dal mercato locale, subendo una moderata flessione della componente estera dei ricavi (-0,8%).

Dall'analisi della variazione del fatturato estero per intensità dell'export emerge un andamento più modesto nell'anno per medi e grandi esportatori, e una performance migliore delle imprese che si trovano all'estremità inferiore (i piccoli esportatori) e superiore (gli esportatori esclusivi) di questa scala di intensità.

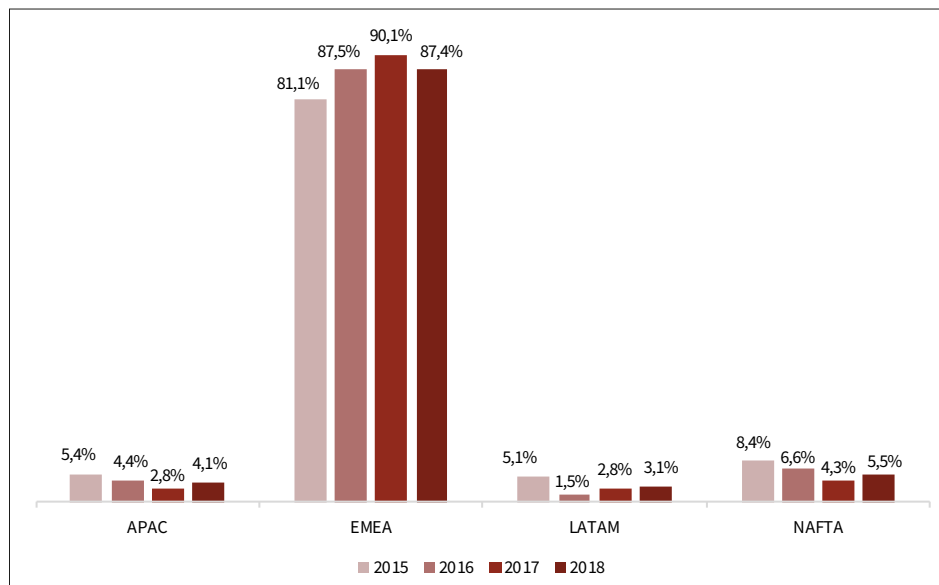
Figura 2.21 Principali mercati esteri (2018) (valore % delle citazioni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La geografia delle esportazioni resta ancorata all'Europa e ai mercati di prossimità.¹⁸ Per le imprese esportatrici l'area EMEA è senza dubbio alcuno la piazza estera di riferimento, benché nel corso dell'ultimo anno anche le regioni più lontane abbiano recuperato nuovamente quote di mercato, disattendendo, anche a fronte della crisi manifestata dalle principali economie europee, quel processo di polarizzazione verso l'Europa che sembrava si stesse avviando nel 2017.

18 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.

Figura 2.22 Principali mercati esteri¹⁹ (anni 2015-18, valore % delle citazioni)

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Resta pur sempre stabile negli anni la graduatoria dei primi cinque Paesi per export, tutti collocati nella Vecchia Europa: la Germania, ampiamente distaccata dagli altri (quasi il 23% delle citazioni), Francia e Polonia con un numero di preferenze simile (rispettivamente corrispondenti al 12% e al 10,4%) e Spagna e Inghilterra, con un peso pari al 4,7% e al 4,6%.

Per tutte le categorie di fornitori si assiste ad una frenata del processo di convergenza verso i Paesi dell'EMEA, ad eccezione dei subfornitori delle lavorazioni, per i quali quest'area aumenta il peso di quasi dieci punti percentuali rispetto al 2017, arrivando a rappresentare poco meno del 93% del mercato estero.

19 In analogia con quanto considerato nell'edizione 2018 dell'Osservatorio, le percentuali sono state calcolate tenendo conto delle citazioni esplicite di Paesi indicati quali principali mercati di sbocco delle merci; pertanto, 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.

Tabella 2.7 Internazionalizzazione delle imprese della componentistica italiana (valori %)

		E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)
MERCATO ESTERO PER FATTURATO	APAC	23,3%	2,2%	4,4%	1,9%	2,2%	0,0%
	EMEA	70,0%	88,9%	88,4%	88,9%	87,2%	92,6%
	LATAM	3,3%	2,2%	2,4%	3,7%	3,9%	3,7%
	NAFTA	3,3%	6,7%	4,8%	5,6%	6,7%	3,7%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ORIENTAMENTO FUTURO EXPORT	APAC	31,0%	15,0%	6,4%	9,1%	7,6%	12,5%
	EMEA	55,2%	80,0%	83,2%	81,8%	79,7%	75,0%
	LATAM	0,0%	0,0%	1,6%	1,8%	1,3%	12,5%
	NAFTA	13,8%	5,0%	8,8%	7,3%	11,4%	0,0%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%
INVESTIMENTI FUTURI PRODUZIONE	APAC	47,1%	0,0%	16,3%	2,8%	12,3%	16,7%
	EMEA	35,3%	75,0%	67,4%	83,3%	67,7%	66,7%
	LATAM	0,0%	0,0%	2,3%	2,8%	0,0%	16,7%
	NAFTA	17,6%	25,0%	14,0%	11,1%	20,0%	0,0%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se gli Engineering & Design riacquistano quote di mercato in Oriente (dal 10,8% al 23,3%), anche gli specialisti riescono ad ampliare i confini delle esportazioni sino ai Paesi APAC (dall'1,8% al 4,4%). Tra i subfornitori e gli specialisti aftermarket recupera terreno il mercato del Nord America (NAFTA) che, pur non ritornando alle quote di tre anni prima e nonostante le incertezze dovute all'eventuale prossima imposizione di dazi doganali, ritorna a rappresentare rispettivamente il 6,7% e il 5,6% del totale nelle due categorie.

La proiezione verso nuovi mercati di esportazione e verso nuovi Paesi, sede di investimenti produttivi, tende anch'essa ad andare nella direzione di una diversificazione della geografia economica e produttiva del comparto, a vantaggio dei Paesi asiatici e del Pacifico e del Nord America, mentre si conferma il processo di indebolimento delle relazioni commerciali con l'area del Centro e Sud America.

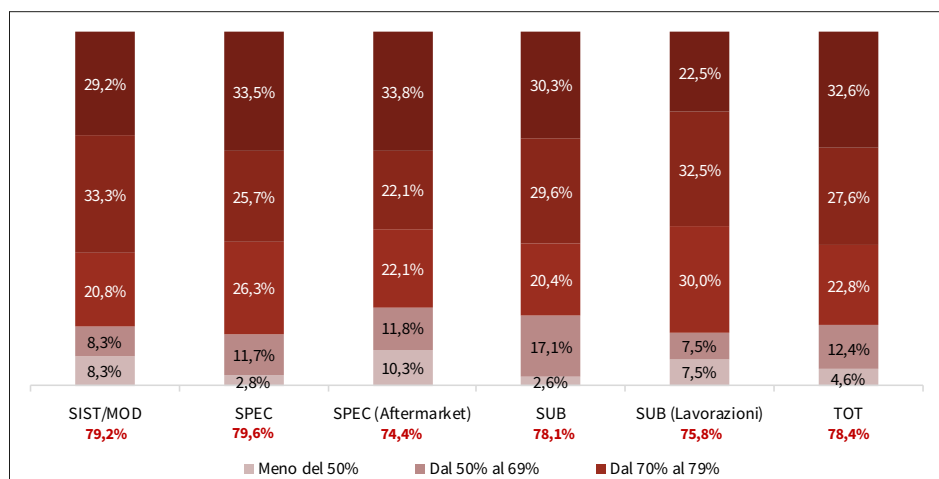
2.11 Capacità produttiva e mercati di destinazione

L'andamento della capacità produttiva è legata a doppio filo allo stato di salute dell'economia italiana. Il rallentamento che la produzione industriale ha registrato in Italia nel 2018 ha coinvolto anche il settore della

produzione dei mezzi di trasporto, determinando la conseguente riduzione della capacità produttiva della componentistica automotive così come confermato dalle imprese dell'Osservatorio.

Nel 2018 la capacità produttiva della filiera italiana ha raggiunto una percentuale di saturazione media pari al 78%, a fronte dell'81% del 2017, in ragione soprattutto della frenata subita dalla produzione di componentistica nel secondo semestre del 2018. Resta ancora prevalente il numero di imprese che hanno mantenuto la saturazione della capacità produttiva superiore all'80%, tuttavia si è ampliata contestualmente la quota di quante hanno chiuso l'anno con un sottoutilizzo degli impianti di produzione inferiore al 50%: in particolare fra i sistemisti e modulistri (dal 4,5% del 2017 all'8,3%), fra gli specialisti aftermarket (dallo 0% al 10,3%) e fra i subfornitori delle lavorazioni (dallo 0% al 7,5%).

Figura 2.23 Distribuzione delle imprese per livello di saturazione della capacità produttiva e percentuale media di saturazione per categoria (2018, valori %)



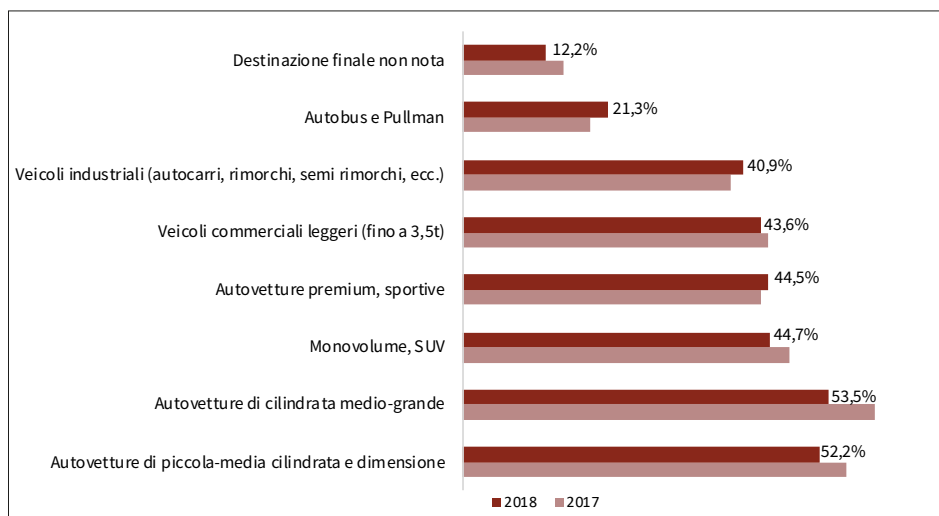
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nell'anno appena concluso si osserva che le imprese che più spesso hanno dichiarato valori di saturazione superiori all'80% sono indipendenti da un gruppo industriale, collocate in una fascia dimensionale piccola e media e sono posizionate ai livelli di fornitura più bassi.

In generale, il futuro scenario economico richiederà una sempre maggiore flessibilità, accompagnata dalla capacità di un rapido adattamento alla variazione dei volumi di produzione e alla mutevolezza di una domanda in misura crescente orientata al soddisfacimento di bisogni specifici in termini di prodotto e di servizio.

In questo senso, l'analisi della destinazione finale della produzione nell'ultimo biennio non ha ancora fatto emergere un'evoluzione della domanda, ma si è mantenuta pressoché costante. Due i principali cambiamenti: si è assistito ad un lieve aumento delle imprese attive nella produzione di veicoli industriali e soprattutto di quante operano nel segmento 'premium' e delle macchine sportive, che hanno raggiunto quelle operative nella produzione di monovolume e SUV. Si è invece ridotto il numero di imprese che hanno dichiarato di aver lavorato alla produzione di autovetture di piccola o medio-grande cilindrata: benché resti ovviamente il segmento di mercato più importante, ha probabilmente in parte scontato (e potrebbe ancora scontare) la riduzione delle immatricolazioni manifestatasi durante tutto il 2018. Cala, infine, la quota di imprese che non sono a conoscenza della destinazione finale della produzione, a confermare una sempre più netta definizione dei confini della filiera della componentistica automotive italiana, anche ai livelli più bassi della fornitura.

Figura 2.24 Destinazione finale della produzione (risposte multiple, valori %)



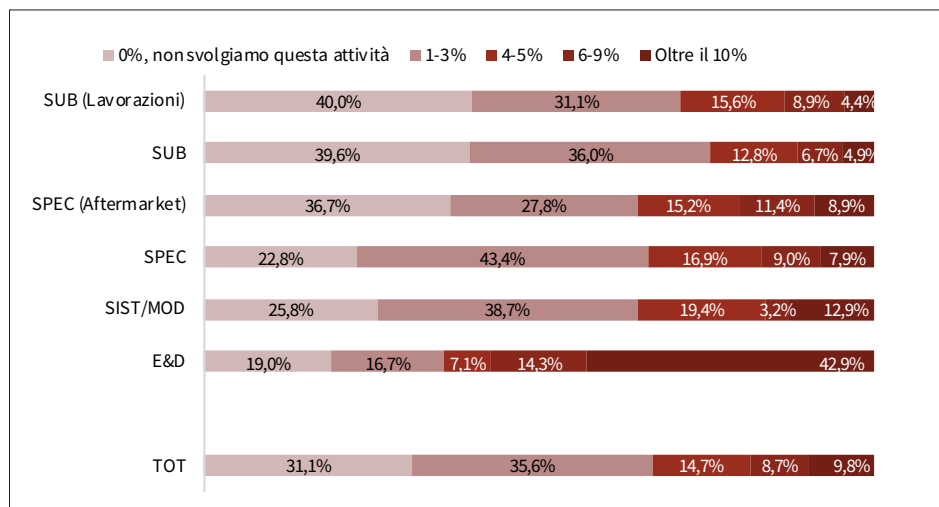
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

2.12 Innovazione

Il tema dell'innovazione è oggi inevitabilmente connesso ai nuovi trend tecnologici e alle prospettive di sviluppo della filiera. Tuttavia, il rallentamento economico dell'ultimo anno ha avuto un impatto negativo anche sul rafforzamento dei processi di innovazione del comparto. Tale evidenza

è confermata dai risultati dell'indagine, che descrivono una filiera che nell'ultimo anno ha visto calare il numero di imprese che investono in R&S, la spesa in innovazione e la quota di addetti impiegati in R&S.

Figura 2.25 Percentuale di fatturato investita in R&S per categoria di fornitori (2018, valori %)



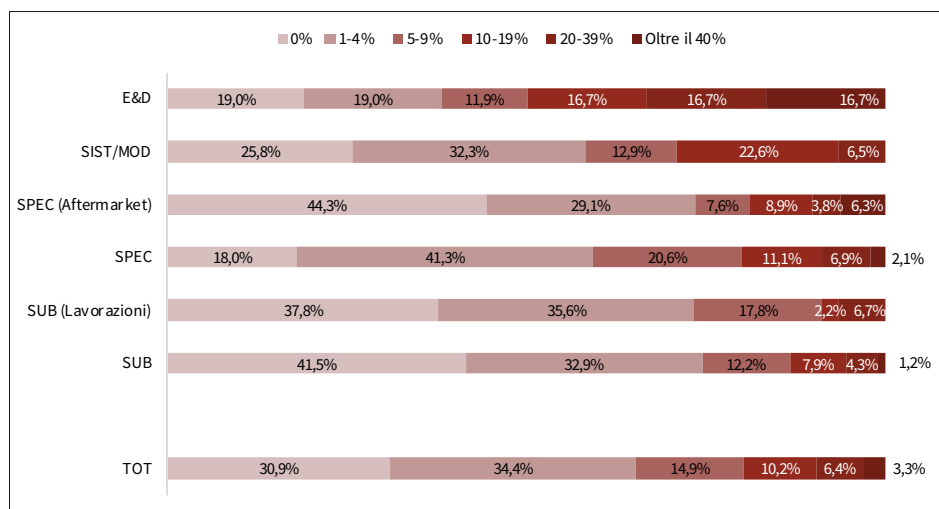
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

A confronto con il 2017, quando le imprese con investimenti in R&S erano quasi il 73%, nel corso dell'ultimo anno il 69% degli operatori della filiera ha sostenuto spese in innovazione.

Parallelamente a tale diminuzione, si è ridotta anche la quota di quanti hanno investito nell'anno in R&S più del 10% del valore della produzione (dall'11,8% al 9,8%). Resta comunque sempre più accentuata la propensione ad investire in innovazione, oltre che fra gli E&D, fra le categorie che si collocano ai livelli più alti della piramide di fornitura (sistemisti e modulatori e specialisti), mentre cala fra le imprese della subfornitura.

Meno significativi, nell'ultimo biennio, i cambiamenti legati all'impiego di addetti in attività di ricerca e sviluppo: pur con riduzioni che hanno coinvolto anche categorie per vocazione composte da una forza lavoro *high skilled*, come gli E&D o i sistemisti e modulatori, si è mantenuta costante la quota di imprese della filiera che hanno al loro interno risorse umane destinate ad attività di R&S (sette su dieci).

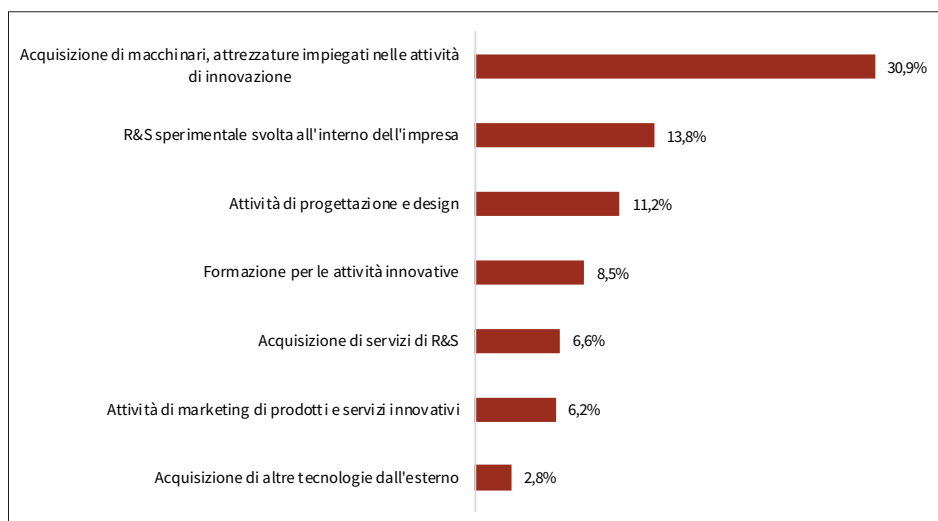
Figura 2.26 Percentuale di addetti impiegati in R&S per categoria di fornitori (2018, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nel complesso, comunque, le imprese non rinunciano a innovare: un'impresa su due nel triennio 2016-18 ha depositato brevetti e quasi nove imprese su dieci hanno attuato forme di innovazione, siano esse di prodotto o di processo. Nel medio periodo gli investimenti in innovazione più rilevanti - quelli cui le imprese hanno destinato almeno il 5% del fatturato - sono stati diretti principalmente all'acquisizione di macchinari e attrezzature impiegati nelle attività di innovazione, ad attività di R&S sperimentale svolta internamente all'impresa e ad attività di progettazione e design.

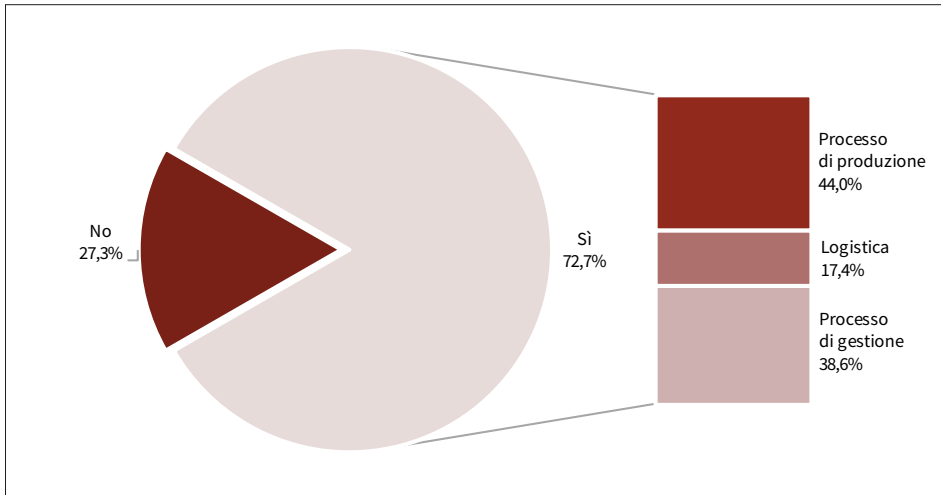
Figura 2.27 Investimenti in innovazione realizzati nel triennio 2016-18 (quota di fatturato superiore al 5%; risposte multiple, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Il contributo innovativo, come rilevato in passato, continua ad esser fornito in prima istanza dalle innovazioni di processo, fisiologicamente più diffuse, benché regredisca il numero delle imprese che si dichiarano coinvolte in esse: quasi il 73% delle imprese le ha realizzate, a fronte del 78% del 2017, tornando a valori prossimi a quelli del biennio 2015-16. Tra questo gruppo di imprese innovatrici, una su due dichiara di aver sviluppato almeno un processo nuovo per il mercato di riferimento dell'impresa, e non per la sola azienda.

Figura 2.28 Innovazioni di processo per tipologia (risposte multiple, valori %) (triennio 2016-18)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

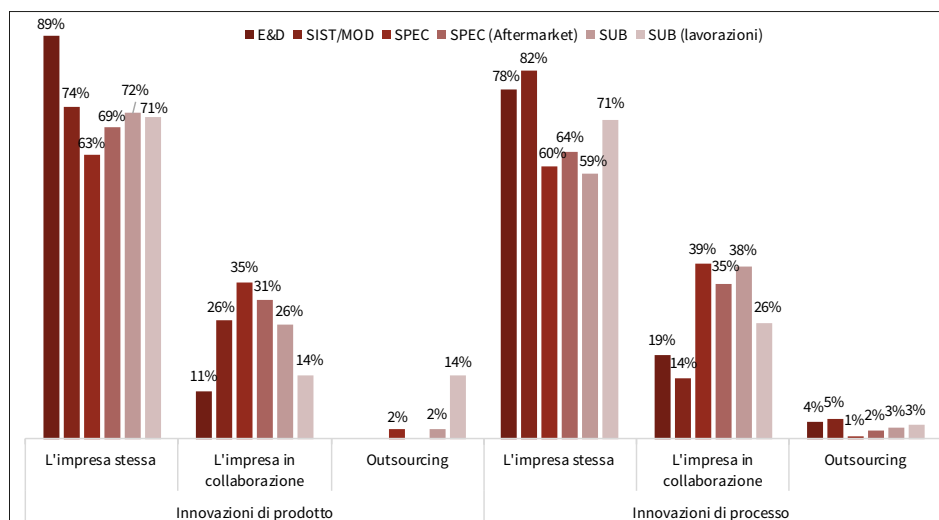
Il 42% delle imprese rispondenti (erano il 56% nel 2017) ha dichiarato di aver attuato innovazioni a favore dello sviluppo di prodotti nuovi o significativamente migliorati; l'81% delle rispondenti ha realizzato innovazioni di prodotto che hanno impattato sul mercato di riferimento, mentre il 37% ha innovato con prodotti nuovi o migliorati per la sola impresa. Complessivamente nell'ultimo triennio sono stati introdotti dalle imprese indagate oltre 2.100 nuovi prodotti.

La diversa natura e la finalità che hanno innovazione di processo o di prodotto si riverberano anche sulle scelte delle modalità adottate per innovare. Il ricorso a innovazioni *in house* è ancora prevalente sia per lo sviluppo di processi, sia per quello di prodotti, seppur, per entrambe le tipologie di innovazione, con una percentuale in calo negli anni. Infatti, le imprese che realizzano al loro interno le innovazioni di processo sono passate dal 69% del 2016 al 66% del 2017, al 64% della presente edizione. Nell'innovazione di prodotto è ancora più frequente la propensione a operare in autonomia (il 69,5%), benché anch'essa in calo sia rispetto all'indagine precedente (il 71%), sia a confronto con due anni prima (il 74%). Tale diminuzione va esclusivamente a favore di una maggiore propensione a sviluppare collaborazioni virtuose che coinvolgono il 29% delle imprese nell'innovazione di prodotto e il 34% in quella di processo. In prevalenza si tratta di collaborazioni con altre imprese, anche se, nel caso di innovazioni di prodotto, è importante anche il consolidamento di collaborazioni con istituzioni e università. È infine raro che l'innovazione

si realizzi attraverso meccanismi di esternalizzazione che ridurrebbero i benefici a favore delle imprese stesse.

Le dinamiche di innovazione per categorie hanno caratterizzazioni diverse: fra gli specialisti, inclusi quelli dell'aftermarket emerge una diffusa propensione a sviluppare collaborazioni finalizzate ad innovare i prodotti, mentre nelle innovazioni di processo si aggiungono anche i subfornitori. Fanno eccezione le imprese di Engineering & Design che, per la natura stessa delle attività di progettazione e prototipazione alla base del mestiere, propendono per lo sviluppo di innovazioni in autonomia. Anche i sistemisti e i modulist operano prevalentemente *in house* nelle innovazioni di processo, mentre nelle innovazioni di prodotto è più frequente la propensione a instaurare relazioni (nella maggior parte dei casi con clienti).

Figura 2.29 Modalità di innovazione di prodotto e processo per categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La consapevolezza del nesso fra collaborazioni e innovazione emerge forte anche quest'anno. Benché le collaborazioni più importanti siano ancora quelle che le imprese sviluppano con clienti e, in seconda battuta, con fornitori, cresce il peso delle relazioni vocate allo sviluppo di condizioni abilitanti nuove forme di innovazione: fra gli obiettivi principali delle collaborazioni instaurate, infatti, vi sono quelli di sviluppare nuovi progetti di R&S (il 14% dei casi), innovare il prodotto (il 15,9%) e i processi aziendali (il 12,6%).

2.13 Prospettive

Nonostante il quadro di incertezza e il rallentamento dei mercati, per il 2019 permangono nel complesso positive le aspettative delle imprese della filiera della componentistica italiana.

Il 61% degli operatori si dichiara infatti ottimista, benché prevalga la moderazione (il 57% delle risposte). Rispetto al recente passato aumentano tuttavia nettamente le imprese che prevedono un peggioramento della propria situazione economica (il 39%, a fronte del 16% dello scorso anno). Ne deriva pertanto un saldo tra ottimisti e pessimisti che, seppur ancora ampio, pari al +22%, è andato decisamente erodendosi rispetto al triennio precedente.

A differenza del recente passato, quando la fiducia contagiava tutti i cluster, le prospettive future sono particolarmente favorevoli per gli E&D (saldo del +70%), e per gli specialisti dell'aftermarket (+38%); maggiore cautela sembra riguardare invece gli specialisti, con l'eccezione tuttavia degli operatori del motorsport (saldo del +56%), e i sistemisti e modulist.

Tuttavia, il rallentamento che a partire dal 2018 sta investendo molti attori della filiera, a cominciare dalle imprese collocate al vertice della gerarchia della fornitura, determina previsioni poco rosee soprattutto per i subfornitori e le attività delle lavorazioni: in queste categorie ottimisti e pessimisti pressoché si bilanciano.

Del resto, le imprese manifestano largamente la consapevolezza di trovarsi ad operare in un contesto mondiale con più fattori perturbanti, che in modo ineluttabile condizionano le proiezioni sul futuro:²⁰ l'81% degli operatori della componentistica ravvisa l'esistenza di minacce per le strategie di posizionamento sui mercati esteri, individuate soprattutto nel rallentamento dell'economia in Europa e Cina (tre imprese su quattro rispondenti), ma anche nelle tensioni commerciali tra Unione Europea e Stati Uniti (in particolare, per i dazi sulle importazioni in USA di vetture e componentistica non prodotta localmente) e di quelle tra Stati Uniti e Cina, per il reciproco inasprimento dei dazi su alcune categorie di prodotti.

Per quasi un'impresa su tre molte preoccupazioni provengono dal futuro incerto delle relazioni tra Unione Europea e Regno Unito, in considerazione della Brexit; di minore impatto invece, vengono considerati eventuali interventi di politica monetaria.

20 Si ricorda che il clima di opinione delle imprese è stato monitorato nel periodo marzo-aprile 2019.

2.14 Conclusioni

Dopo la fase espansiva vissuta dalla componentistica automotive italiana nel corso dell'ultimo triennio, il 2018 ha evidenziato un rallentamento della crescita del settore, confermando i trend rilevati nel contesto economico nazionale e internazionale; se lo scenario competitivo in cui si muovono gli attori della filiera è in continua evoluzione, il tessuto imprenditoriale mostra ancora incertezza nel cogliere opportunità e adeguarsi ai cambiamenti in atto.

La decelerazione si è manifestata in prima battuta nel giro d'affari e in misura più contenuta in termini di occupazione, ma anche altri indicatori - la lieve erosione della capacità produttiva, la scarsa dinamicità sui mercati esteri, la scelta di orientarsi cautamente su mercati di destinazione tradizionali, il ridimensionamento degli investimenti in Ricerca & Sviluppo - vanno a comporre l'immagine di un comparto 'in sospensione'.

Al suo interno, guardando i vari segmenti produttivi, sono le attività più vicine alle teste di filiera e dipendenti dalle case auto, in particolare i sistemisti e i modulist, a manifestare la maggiore sofferenza, mentre i mestieri più lontani dal vertice della piramide di fornitura hanno mantenuto il proprio livello di business.

In questo scenario, non mancano tuttavia imprese in significativa crescita, soprattutto tra gli specialisti del motorsport e gli Engineering & Design (in controtendenza rispetto al precedente triennio), in prima linea nel cogliere le opportunità offerte dal processo di ricomposizione che la filiera sta vivendo.

Del resto, il 2018 non è stato connotato da repentini cambiamenti di strategia rispetto al passato, sia quanto ai mercati di sbocco, con un posizionamento ancora fortemente radicato in Europa e nei mercati di prossimità, sia in riferimento ai settori di destinazione.

Per le imprese il cui fatturato deriva in misura preponderante dall'automotive, la scelta di non diversificare è risultata penalizzante, con più imprese in difficoltà all'aumentare del legame con il settore.

In questo frangente, inoltre, a fronte di un calo dei volumi della produzione di autoveicoli, è ripreso il processo di affrancamento da FCA, che ha coinvolto tutti i segmenti della filiera.

Le prospettive delle imprese per il 2019 sono ancora improntate in prevalenza all'ottimismo. Da un canto resta la consapevolezza che molti degli ostacoli incontrati nell'anno indagato discendono da un contesto mondiale con più fattori perturbanti sui quali è difficile intervenire, e che in modo ineluttabile hanno condizionato l'andamento del 2018. Dall'altro, l'evidenza che il 2019 si stia delineando come un anno di passaggio mette la filiera di fronte alla necessità di cogliere alcune sfide sulle quali investire per il futuro ed accogliere i cambiamenti che il mercato sta vivendo.

APPENDICE

Le categorie di fornitori della filiera

L'adozione di criteri e riferimenti chiari per definire il campo di osservazione e per analizzare il ruolo che ciascuna impresa svolge all'interno della filiera impongono la suddivisione del sistema della componentistica fra categorie di fornitori e livelli di fornitura. In analogia con le categorie individuate nell'edizione 2018, anche quest'anno l'universo di riferimento della componentistica automotive è stato mappato sulla base della seguente suddivisione:

- a) **gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli (SIST/MOD):** organizzati in multinazionali, collocati al vertice²¹ della catena di fornitura in qualità di *Tier I*, con stabilimenti collocati in prossimità degli stabilimenti del costruttore o, nel caso dei modulisti, anche in qualità di *Tier II*, realizzano sistemi funzionali, con un elevato livello di competenza nella produzione, vendendo i propri prodotti direttamente alla testa della filiera o, nel caso dei fornitori di moduli, a fornitori *Tier I*. Svolgono un ruolo di raccordo tra le imprese posizionate a livelli inferiori della catena di fornitura e gli assemblatori.
- b) **gli specialisti (SPEC)** sono costruttori di parti e componenti con un contenuto di innovazione e specificità tale da costituire un vantaggio competitivo. Per l'attuale edizione dell'Osservatorio, per una puntuale categorizzazione dei mestieri, si è deciso di enucleare le seguenti tipologie:
 - **specialisti 'puri':** producono parti e componenti in prevalenza per il primo impianto, ma possono produrre anche per il mercato del ricambio (*Tier I* o *II*);
 - **specialisti (Aftermarket):** realizzano parti e componenti che vendono direttamente sul mercato tramite una rete distributiva o la vendita a consorzi di ricambisti. Possono avere rapporti di fornitura con le Case automobilistiche (fornitura di prodotti e componenti per i veicoli di fine serie; in questo caso i rapporti vengono intrattenuti con le Divisioni Ricambi delle Case Automobilistiche). Peraltro, alcune multinazionali della componentistica (come Robert Bosch SpA, Valeo SpA, Kyb Corporation, Tenneco), sono strutturate con società aventi come *core business* l'aftermarket, distinte rispetto a quelle che producono per il primo impianto;
 - **specialisti (Telematica):** si occupano di applicazioni legate all'infomobilità, ossia l'insieme dei dispositivi, dei sistemi e delle pro-

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

- cedure che consentono, attraverso la raccolta, l'elaborazione e la distribuzione di informazioni, di migliorare la mobilità di persone e merci;
- **specialisti (Motorsport)**: sono imprese che, partendo dalla preparazione di autovetture per le competizioni sportive, progettano e realizzano componenti, o forniscono soluzioni che successivamente vengono adottate per le produzioni di serie.²²
- c) **i subfornitori (SUB)**, produttori di parti e componenti standardizzate, prodotte secondo specifiche fornite dai clienti e facilmente replicabili dai *competitors* (*Tier III* od oltre). All'interno di questa categoria si possono distinguere:
- **subfornitori *tout court***: producono parti e componenti che sono di complemento a prodotti più complessi;
 - **subfornitori (lavorazioni)**: realizzano lavorazioni meccaniche quali tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo o a freddo, o trattamenti (galvanici, termici, verniciatura etc.).
- d) le **attività di *Engineering & Design* (E&D)**, imprese attive sia nell'ingegneria di prodotto, sia nello sviluppo dell'ingegneria di processo, come fornitori dei diversi attori della catena della fornitura. Data la trasversalità della loro attività, possono collocarsi a differenti livelli della piramide: forniscono servizi direttamente agli assemblatori oppure ai fornitori di primo livello.

22 Si tratta, ad esempio, di componenti come sedili, volantini, cinture di sicurezza e terminali di scarico.

Tabella 2.8 I mestieri della filiera: esempi di prodotti e di servizi per categoria

Integratori di sistemi e moduli	Specialisti e subfornitori	E&D (Engineering & Design)
Moduli elettrici integrati	Attrezzatura e stampi	Studi di stile
Moduli in acciaio e alluminio	Stampaggio	Ingegneria e modellizzazione 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	
	Sterzo/sospensione/frenata	
	Componenti trasmissione (ad es. frizione)	
	Materie plastiche (diversi da moduli) e altri materiali	
	Servizi per la mobilità (sistemi satellitari, rilevamento veicoli, sistemi di trasporto intelligenti, sistemi telematici)	
	Trattamenti (verniciatura, galvanici, termici)	
	Lavorazioni meccaniche (tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo e a freddo)	