

5 Caratteristiche e prospettive del settore automotive lombardo

Pietro Lanzini
(Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

Sommario 5.1 Introduzione. – 5.2 Il cluster lombardo: inquadramento e peculiarità. – 5.3 Il campione dell'indagine dell'Osservatorio: caratteristiche principali. – 5.4 Caratteristiche della catena di fornitura. – 5.5 Le imprese lombarde a valle della crisi. – 5.6 Le imprese lombarde alla sfida dell'export. – 5.7 Ricerca e sviluppo. – 5.8 Uno sguardo al futuro.

5.1 Introduzione

Il presente capitolo rappresenta un aggiornamento del focus territoriale sul settore automotive in Lombardia, basato sulle risultanze empiriche dell'Indagine dell'Osservatorio sulla filiera automotive in Italia. Come nella precedente edizione, lo strumento alla base del report è quindi un questionario fatto circolare presso aziende lombarde operanti nel settore, che ha visto un totale di 133 surveys complete venire raccolte ed analizzate. Il questionario è costituito da 36 macro-domande, alcune delle quali ulteriormente disaggregate in diverse sotto-domande, che affrontano argomenti quali la descrizione dell'impresa, il rapporto fra impresa e mercato, l'innovazione, le relazioni inter-organizzative, ed infine i trend futuri con outlook agli sviluppi dei prossimi anni. Il presente contributo si propone di fornire una panoramica generale sul settore, evidenziandone da un lato le caratteristiche principali e soffermandosi dall'altro su alcuni aspetti giudicati di particolare rilevanza ed impatto.

Il primo paragrafo inquadra il cluster lombardo focalizzandosi su alcune peculiarità che gli sono proprie e che lo differenziano (sotto certi punti di vista) da altre realtà territoriali italiane. A valle di tale introduzione (§ 1) propedeutica ad un'adeguata comprensione dei fenomeni descritti in seguito, e di un paragrafo dedicato alla descrizione delle caratteristiche principali del campione di aziende utilizzato nell'indagine (§ 2), il lavoro è organizzato in sezioni che affrontano aspetti di particolare interesse quali le caratteristiche della catena di fornitura (§ 3), il tema del fatturato nel periodo post crisi (§ 4), l'export lombardo all'estero (§ 5) ed il tema del R&D e dell'innovazione (§ 6), mentre il paragrafo 7 fornisce uno sguardo sul futuro del comparto in termini di Industria 4.0, opportunità di crescita e *sentiment*.

5.2 Il cluster lombardo: inquadramento e peculiarità

La filiera automotive della Lombardia è fra le più sviluppate a livello nazionale, con la presenza di *suppliers* internazionali di grandi dimensioni capaci di controbilanciare l'assenza di un assemblatore finale (De Bernardis 2018). Trattasi questa di una rilevante peculiarità del contesto lombardo, dato che «storicamente, i network produttivi della filiera automotive italiana sono nati come conseguenza della complessità della catena produttiva, organizzata su molteplici livelli di fornitura, e addensata attorno alla figura dell'assemblatore finale. Si trovano quindi grossi stabilimenti delle aziende carmaker, con le aree geografiche circostanti costellate da una moltitudine di aziende (spesso di piccole dimensioni, PMI o addirittura micro-imprese) che gravitano attorno agli stabilimenti medesimi» (Lanzini 2018, 163). In questo senso la Lombardia si distingue quindi non solo dal Piemonte, regione leader in ambito nazionale grazie all'universo ex-Fiat, ma anche dal Sud Italia dove pure sono presenti numerosi impianti.

Come riportato già nella precedente edizione del report, la crisi ha causato una contrazione del fatturato delle aziende attive nel comparto automotive della Lombardia (-10% fra 2007 e 2011), anche se nel 2013 è iniziata una ripresa che ha fatto recuperare (e persino superare) i livelli di fatturato pre-crisi (Calabrese 2018): una ripresa trainata anche dalla domanda estera. Le filiere dell'elettronica e della meccanica sono fra le principali responsabili della performance positiva, a differenza della filiera della plastica, in maggiore sofferenza.

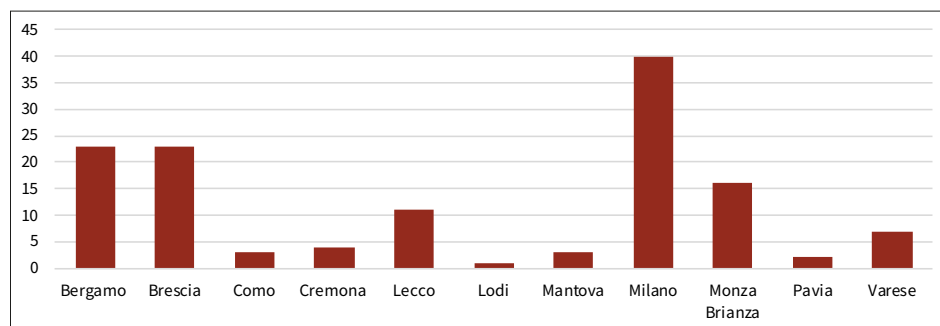
5.3 Il campione dell'indagine dell'Osservatorio: caratteristiche principali

Come anticipato in sede introduttiva, l'indagine dell'Osservatorio ha potuto contare su un campione di 133 aziende attive nel settore automotive e filiera in Lombardia che hanno completato il questionario fatto circolare, in aumento rispetto alle 112 dell'indagine del 2018. Numeri che fanno della Lombardia il secondo cluster più rappresentato, dietro al Piemonte forte di 239 respondents che hanno partecipato alla survey. Nell'analisi dei dati si noterà che talora la somma delle risposte risulta inferiore a 133, come conseguenza della mancata risposta a specifiche domande da parte di alcune aziende.

Le imprese lombarde si confermano concentrate nel territorio delle province di Milano, Bergamo e Brescia, con singole aree fortemente specializzate. Nel bresciano, ad esempio, predomina la filiera meccanica per un settore forte di 150 imprese, 18mila addetti ed un fatturato che si aggira sui 6.5mld di €, facendo dell'automotive la prima filiera industriale in provincia (OSGI 2019).

Per quanto riguarda la distribuzione geografica delle aziende del campione, si confermano i dati dell'anno precedente con Milano che con 40 aziende risulta essere la provincia più rappresentata (rispetto alle 30 del 2018), seguita da Bergamo e Brescia con 23 ciascuna (19 ciascuna nel 2018). La figura 5.1 illustra la distribuzione geografica delle aziende del campione:

Figura 5.1 Distribuzione geografica

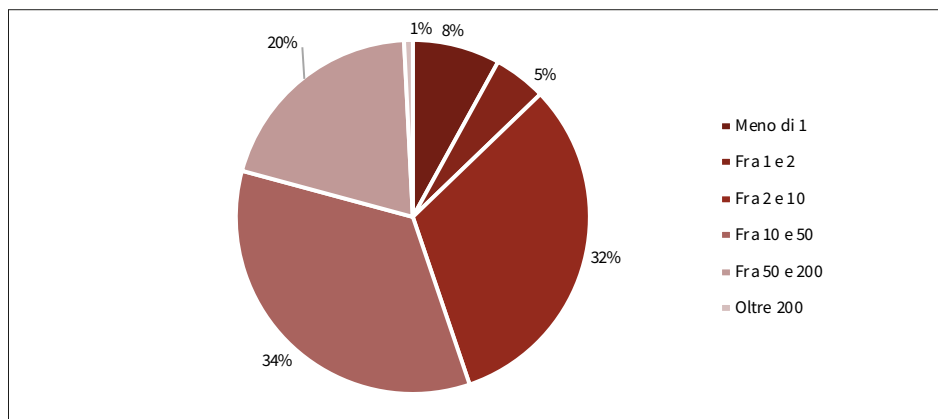


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Monza Brianza, Lecco e Varese emergono come aree territoriali caratterizzate da una certa vivacità, mentre la presenza di imprese attive nella filiera automotive appare, nelle restanti province, limitata.

L'analisi dell'Osservatorio ha analizzato, oltre alla distribuzione geografica, anche la caratterizzazione dimensionale delle aziende del campione. Adottando la tassonomia comunitaria, delle 133 imprese censite, 56 sono classificabili come piccole (ovvero con un fatturato inferiore ai 10mln di €), 43 come medie (fatturato fra i 10 ed i 50mln) e 34 come grandi (fatturato superiore ai 50mln). Rispetto alla rilevazione dell'anno precedente, vi è stato un aumento più marcato delle realtà di dimensioni medio-grandi, mentre il numero di aziende piccole o molto piccole è rimasto sostanzialmente stabile.

Figura 5.2 Dimensione imprese del campione (fatturato in mln di €)



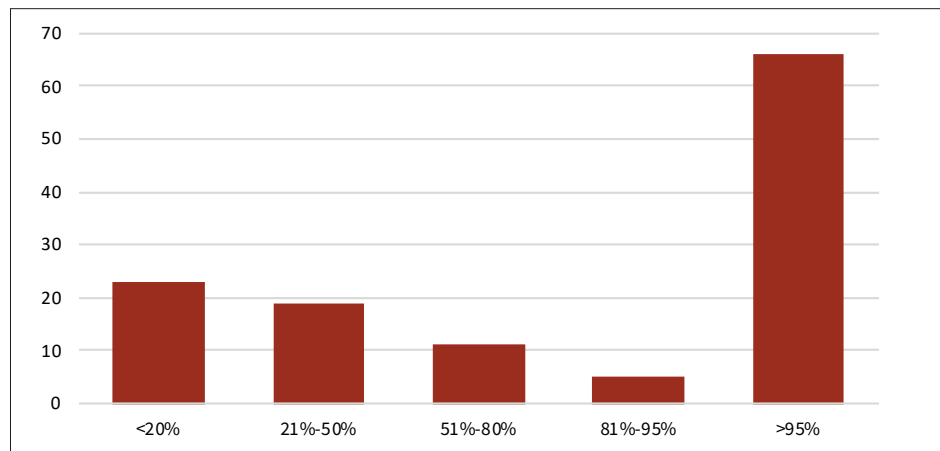
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Le imprese considerate nell'indagine sono specchio di una realtà produttiva con radici strutturate, con 121 soggetti su 133 (erano 106 su 112 l'anno precedente) che hanno affermato di essere sempre state attive nel settore automotive, e da almeno 5 anni. 9 imprese affermano di essere attive nel comparto automotive solo saltuariamente, mentre in 3 casi le attività legate all'automotive hanno avuto inizio di recente, nel corso degli ultimi 5 anni. Per quanto concerne invece la rilevanza che il settore rappresenta per le singole imprese, in 42 casi esso rappresenta l'unico ambito di attività, cui se ne devono aggiungere 19 per le quali l'automotive rappresenta oltre il 75% del fatturato e 21 per le quali rappresenta oltre il 50%. In totale, dunque, per 82 aziende su 133 l'automotive rappresenta il *core business*, l'ambito principale di attività e la fonte prioritaria di fatturato.

Chiaramente, il fatturato rappresenta uno dei molteplici parametri che possono essere impiegati per giudicare la rilevanza di un determinato settore all'interno del portafoglio di business. Un altro parametro molto utile in questo senso è rappresentato dai lavoratori, ovvero dalla forza lavoro direttamente impiegata in ciascun settore. Anche in questo caso, i dati confermano come per la maggior parte delle imprese del campione vi sia una preponderanza della forza lavoro direttamente impiegata sul settore automotive. Le aziende per le quali meno di un addetto su 5 è impiegato nel settore di riferimento sono 23, una minoranza ma comunque di una certa consistenza. A fronte di questo, tuttavia, vanno registrate 66 realtà per le quali gli occupati impiegati sull'automotive superano il 95% della forza lavoro complessiva, mentre in altri 16 casi gli occupati su automotive rappresentano comunque la maggioranza assoluta dei

lavoratori. La figura 5.3 illustra e sintetizza la percentuale di occupati impiegati su automotive:

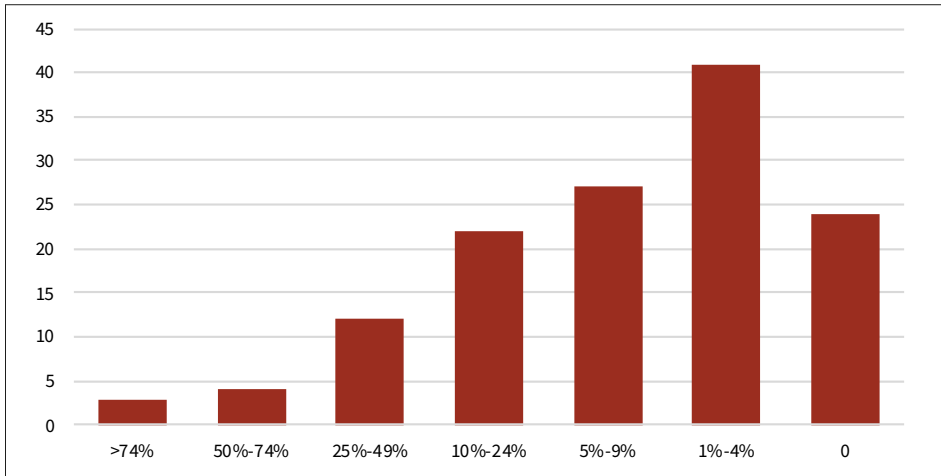
Figura 5.3 Occupati impiegati su automotive



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

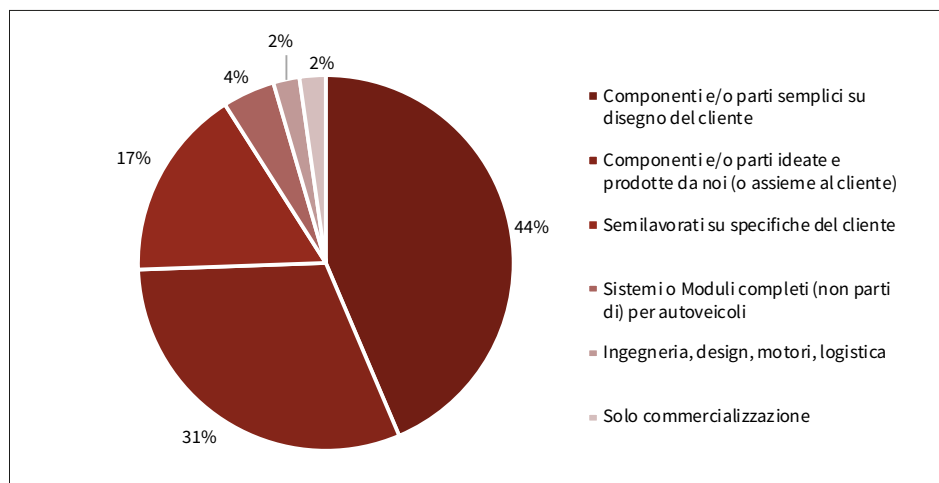
Per quanto concerne le qualifiche della forza lavoro in termini di titolo di studio, si conferma il dato che vede la maggior parte delle realtà produttive caratterizzate da un numero limitato di lavoratori laureati. Difatti, 24 aziende affermano di non avere laureati fra i propri addetti, mentre in 41 casi la percentuale di laureati all'interno della forza lavoro è comunque minima (fra l'1 ed il 4%). Solo 7 imprese contano oltre il 50% di laureati (di cui 3 oltre il 75%). La figura 5.4 dettaglia le caratteristiche della forza lavoro in termini di percentuale di laureati:

Figura 5.4 Laureati forza lavoro



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Il questionario affronta poi il tema delle specifiche attività implementate dalle imprese lombarde, che si è detto essere rappresentative di realtà produttive molto eterogenee. I risultati dell'indagine confermano i dati dell'anno precedente ed il ruolo centrale giocato dai clienti. 58 aziende del campione si occupano di componenti e/o di parti semplici su disegno del cliente, mentre 41 aziende si occupano di componenti prodotte dall'azienda medesima, da sola o assieme al cliente. In 22 casi, l'attività principale riguarda semilavorati su specifiche del cliente, mentre altre categorie di attività appaiono nettamente marginali. Fra queste, si possono annoverare sistemi o moduli completi per autoveicoli (6), Ingegneria-design-motori e logistica (3) ed imprese che si occupano esclusivamente di commercializzazione (3).

Figura 5.5 Attività principale delle aziende

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

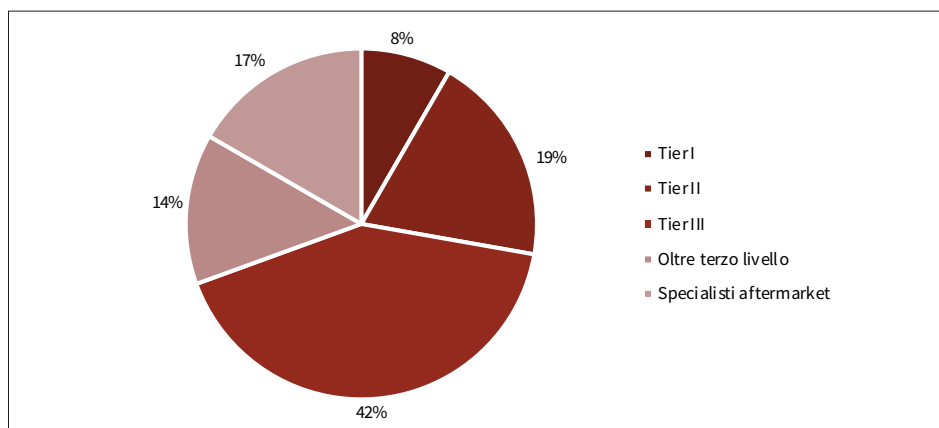
Ad integrazione della panoramica introduttiva sulle caratteristiche delle aziende analizzate dallo studio dell'Osservatorio, giova illustrare i dati relativi al grado di indipendenza delle imprese. 44 aziende indipendenti a proprietà familiare, 42 aziende indipendenti a forma societaria, 17 facenti parte di gruppo italiano e 30 facenti parte di gruppo estero. Rispetto ai dati dell'anno precedente, cresce leggermente la quota di realtà produttive facenti parte di un gruppo (dal 28% al 35%), pur se questa fattispecie permane minoritaria in Lombardia.

5.4 Caratteristiche della catena di fornitura

Anche quest'anno l'indagine dell'Osservatorio ha dedicato attenzione particolare alle caratteristiche della catena di fornitura, di cui una visione adeguata rappresenta un passo essenziale fondamentale per una comprensione efficace del distretto lombardo dell'automotive. Un primo aspetto di rilievo è sicuramente rappresentato dal posizionamento dei fornitori rispetto alle aziende automobilistiche. I soggetti che operano a diretto contatto con gli automaker (di cui sono quindi clienti diretti) sono definiti fornitori *Tier I* (o fornitori di primo livello); i fornitori di secondo livello o *Tier II* sono rappresentati dalle aziende che sono clienti dei fornitori di primo livello, e così via. Una caratteristica precipua dell'industria automotive italiana (cui il comparto lombardo non fa eccezione) è rappresentata dal ruolo di primo piano che assumono lavorazioni intermedie quali progettazione e produzione di

componentistica di alta precisione, oltre che dalle lavorazioni meccaniche (Teodori, Mazzoleni 2018), con siffatte attività che riguardano le operazioni di circa i due terzi delle imprese che operano nel comparto: «[u]n posizionamento siffatto delle imprese lungo la *supply chain* rappresenta un punto di forza per le aziende del nostro Paese, alla luce della riconfigurazione dell'intera filiera che ha caratterizzato gli ultimi decenni, ove si è assistito ad una de-verticalizzazione (spinta dalla necessità di aumentare la flessibilità riducendo nel contempo i costi di struttura) che ha giocato a vantaggio dei fornitori, che han visto rafforzato il proprio ruolo» (Lanzini 2018, 169). I risultati dell'indagine confermano le evidenze emerse l'anno passato e dipingono un cluster lombardo ove, in conformità col panorama nazionale, la forma preponderante di azienda fornitrice è l'impresa *Tier II*, tipicamente specializzata nella produzione di componenti specifiche. Le aziende fornitrici di secondo livello sono tipicamente caratterizzate da buone performance economiche e finanziarie (Teodori, Mazzoleni 2018), benché dedite allo svolgimento di attività di subfornitura per altre imprese della filiera. In dettaglio, alla domanda sul livello a cui si ponessero le aziende lombarde nella *supply chain* del settore, 63 respondents si sono identificati come *Tier II*, mentre i clienti diretti degli automaker (*Tier I*) sono stati 34 ed i fornitori di terzo livello 16. 5 aziende si sono collocate oltre il terzo livello, mentre le aziende che si sono definite specialiste dell'aftermarket sono state 15. Vi sono chiaramente aziende che si posizionano contemporaneamente su più livelli di fornitura (la domanda precedente si riferiva al livello *principale*), ma una quota consistente di respondents (57) asserisce di essere attiva esclusivamente ad uno specifico livello.

Figura 5.6 Posizionamento *supply chain*

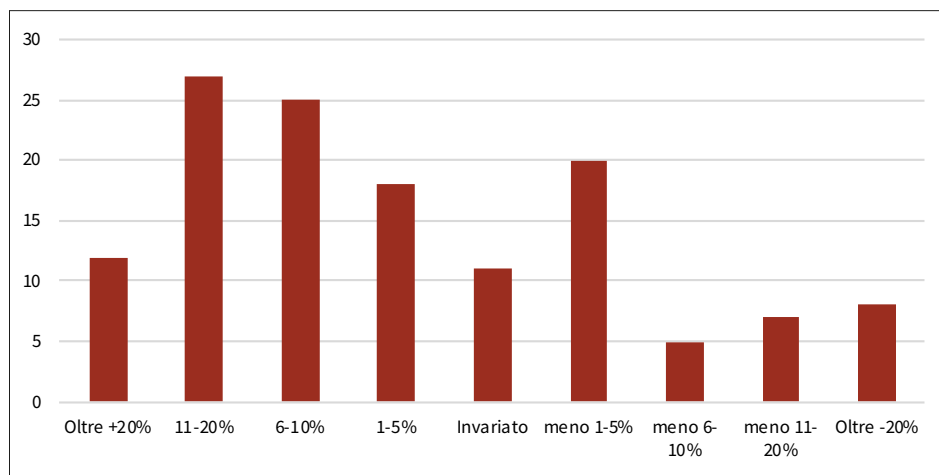


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

5.5 Le imprese lombarde a valle della crisi

La crisi iniziata nel 2008 ha impattato significativamente anche sul settore automotive lombardo ed italiano. Tuttavia, l'edizione passata dell'indagine dell'Osservatorio aveva fornito un quadro incoraggiante di ripresa, improntato all'ottimismo e ad un miglioramento del fatturato e delle prospettive di crescita. I dati della nuova indagine proseguono nel solco di tale ottimismo, pur con tutte le cautele del caso e nella consapevolezza che le ripercussioni della crisi non sono state ancora del tutto smaltite. A fronte di 82 imprese che hanno segnato una variazione di fatturato positiva fra il 2017 ed il 2018 (di cui 12 oltre il 20%), vi sono 40 imprese per le quali si è assistito ad una contrazione del fatturato medesimo (di oltre il 20% in 8 casi), mentre 11 aziende sostengono di aver ottenuto un fatturato sostanzialmente in linea con quello dell'anno precedente.

Figura 5.7 Variazione fatturato

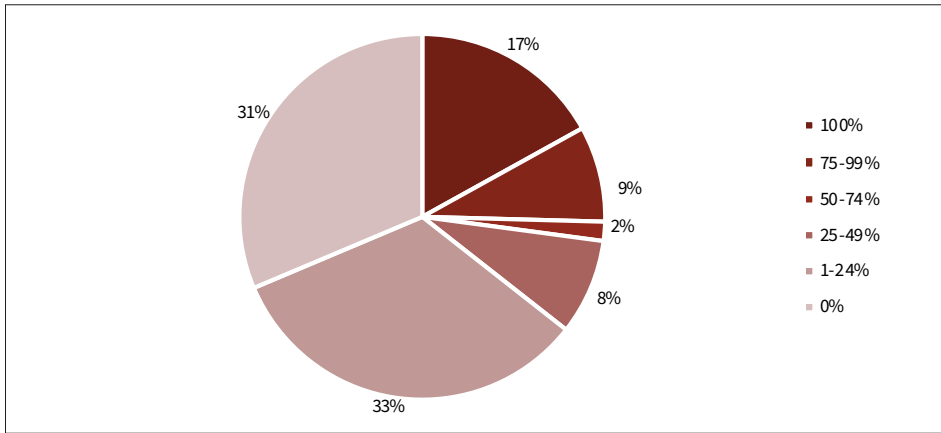


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

In riferimento al fatturato è poi interessante analizzare come questo sia ascrivibile al mercato di primo impianto (ovvero avente come clienti gli automakers) piuttosto che al mercato aftermarket (ovvero il mercato del ricambio).

Le aziende del campione hanno specificato la percentuale del fatturato automotive ascrivibile alle due categorie. 20 aziende fatturano esclusivamente nel comparto aftermarket ed altre 12 fatturano prevalentemente in questo, a fronte di 86 imprese che fatturano prevalentemente (in ben 37 casi esclusivamente) nel mercato di primo impianto.

Figura 5.8 Fatturato mercato aftermarket

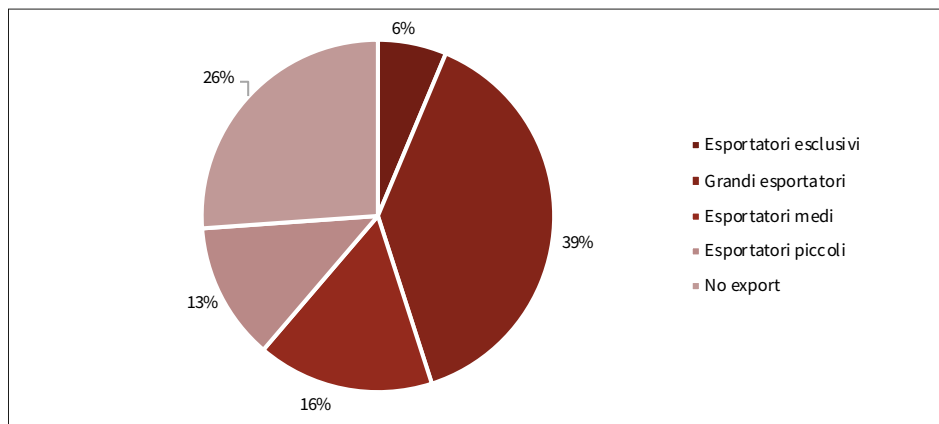


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

5.6 Le imprese lombarde alla sfida dell'export

Nel report del 2018 si scriveva di come «[l]e imprese del cluster lombardo s[iano] caratterizzate da una spiccata propensione alle esportazioni all'estero, soprattutto in Paesi quali Germania, Francia, Cina e Stati Uniti. A tale vocazione non corrisponde una pari propensione alle importazioni, benché circa la metà delle aziende lombarde faccia comunque ricorso a fornitori stranieri. Una criticità che caratterizza l'intero comparto italiano riguarda un'insufficiente copertura dei rischi derivanti dall'internazionalizzazione, quali rischio valuta o rischio Paese» (Lanzini 2018, 173). I dati del report 2019 confermano il trend, con 50 aziende che si definiscono esportatori grandi o esclusivi, a fronte di 29 aziende che non esportano.

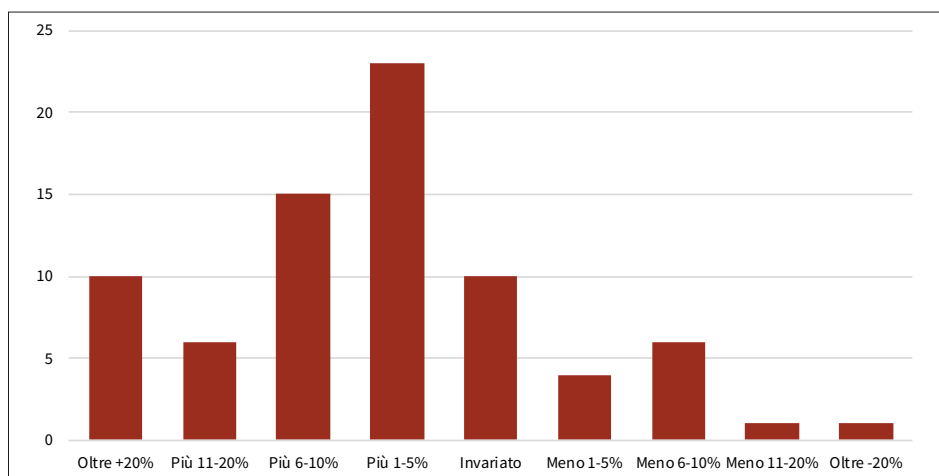
Figura 5.9 Intensità export



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Per quanto concerne poi la variazione dell'export, il trend sembra suggerire un orientamento a puntare con decisione sui mercati esteri. Per 54 aziende questo è aumentato nel corso dell'ultimo anno (in 10 casi, l'aumento è stato superiore al 20%), mentre solo in 12 casi si è assistito ad una contrazione.

Figura 5.10 Variazione export



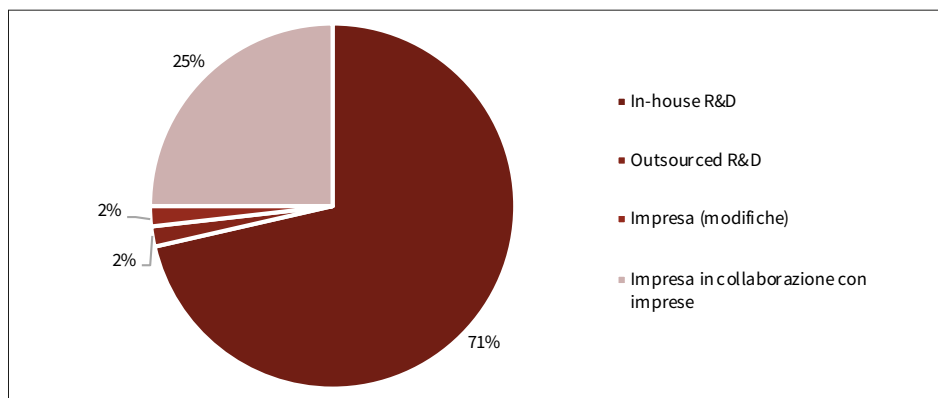
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

5.7 Ricerca e sviluppo

L'innovazione rappresenta ovviamente un aspetto chiave per il settore automotive e le imprese che ne fanno parte: innovazione che può essere declinata in diverse categorie d'indagine, quali ad esempio le risorse (umane, finanziarie, tecnologiche) dedicate alla Ricerca e Sviluppo (R&S), sia alle principali direttrici di ricerca sulle quali si concentrano gli sforzi.

I dati disponibili sembrano suggerire una ripresa delle attività in ricerca e sviluppo. Se nell'indagine precedente 29 aziende affermavano di non svolgere tale tipologia di attività, tale numero è sceso a 9 imprese (più 4 che non rispondono). Le innovazioni possono ovviamente riguardare diversi aspetti dell'attività di impresa; semplificando, si possono distinguere le grandi macro-categorie dell'innovazione di prodotto e dell'innovazione di processo. Per quanto riguarda le innovazioni di prodotto, queste possono essere sviluppate prevalentemente dall'impresa stessa (cosiddetta *in-house* R&D), dall'impresa in collaborazione con altri soggetti (imprese o istituzioni terze quali ad esempio Università), oppure da soggetti terzi nel qual caso si parla di *outsourced* R&D. Fra le aziende che hanno effettivamente immesso nel mercato prodotti innovativi (72 aziende, nonostante le attività in R&S, non hanno prodotto innovazioni pronte per il mercato), la maggioranza assoluta (71%) adotta la strategia dell'*in-house* R&D. Frequente anche la collaborazione fra imprese (25%), mentre soluzioni diverse, quali l'*outsourcing* piuttosto che la modifica di innovazioni provenienti da soggetti terzi rappresentano categorie residuali (1 caso a testa).

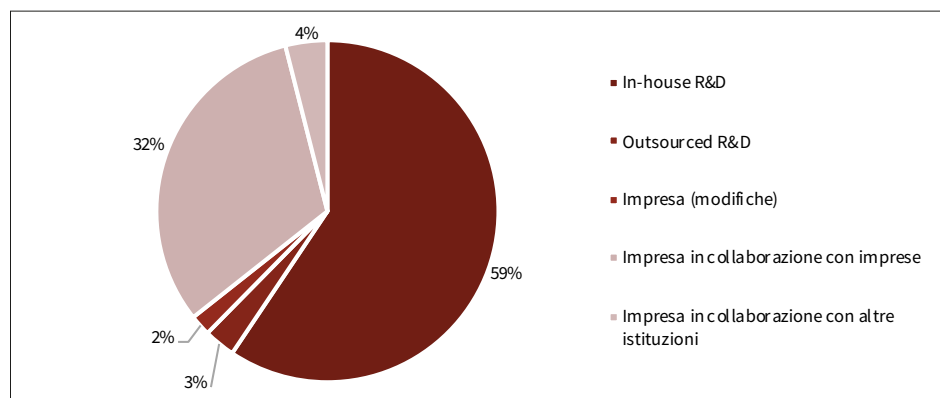
Figura 5.11 Innovazioni di prodotto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se invece ci si focalizza sulle innovazioni di processo, queste hanno riguardato 101 aziende. L'indagine dell'Osservatorio si è focalizzata su tre tipologie principali di innovazione di processo: innovazioni riguardanti processi di produzione tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati), sistemi di logistica, metodi di distribuzione o di fornitura all'esterno di semilavorati, prodotti o servizi tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati) ed infine attività di supporto ai processi di produzione nuove o significativamente migliorate (e.g., gestione degli acquisti, gestione dei sistemi informatici e amministrativi, etc.). Le innovazioni di processo inerenti la produzione sono quelle che hanno visto coinvolte più imprese (82), seguite dalle innovazioni di gestione (71) e dalle innovazioni della logistica (31). Per quanto concerne i soggetti che hanno prevalentemente sviluppato le innovazioni in oggetto, si conferma la predominanza di soluzioni *in-house* (59%), mentre riscuotono un discreto successo anche percorsi che prevedono la collaborazione con altre imprese (32%). Molto meno appetibili soluzioni terze, quali *outsourced R&D* (3%), modifica di innovazioni provenienti da soggetti terzi (2%) piuttosto che collaborazioni con altre istituzioni.

Figura 5.12 Innovazioni di processo



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Per 19 aziende del campione, le attività di R&S svolte nel periodo 2016-18 si sono inoltre concretizzate nel deposito di (almeno) un brevetto.

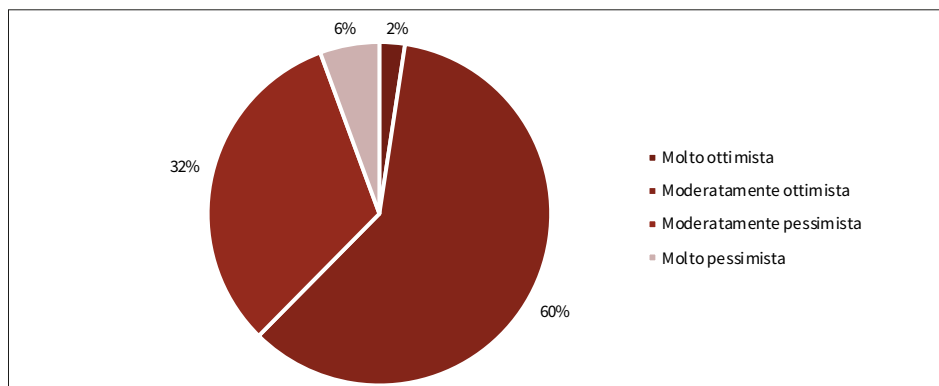
5.8 Uno sguardo al futuro

In conclusione, l'indagine si focalizza su quelli che sono i trend per gli anni a venire, in termini di *sentiment* delle aziende, di previsioni sui fattori che influenzeranno la loro competitività e sugli impatti della cosiddetta Industria 4.0.

Una prima domanda ha chiesto agli intervistati di esprimere un giudizio su come, secondo le loro previsioni, determinati fenomeni avrebbero impattato nei 5 anni successivi sulla competitività dell'azienda (con giudizi che potevano andare da molto negativamente a molto positivamente). Lo sviluppo di powertrain ibridi è il fenomeno che ha raccolto più pareri favorevoli (ovvero, positivi o molto positivi): 81, di cui però uno solo molto positivo. Per quanto riguarda i powertrain alternativi, lo sviluppo di powertrain elettrici segue a distanza (36), comunque davanti allo sviluppo di powertrain ad idrogeno (27). Gli incentivi alla riduzione delle emissioni inquinanti sono giudicati come un fattore che inciderà positivamente sulla competitività per 42 imprese del campione, mentre i sistemi di guida autonoma, i sistemi di interconnettività del veicolo e l'evoluzione dei modelli di business dell'auto (e.g., car sharing) ottengono minori consensi: i giudizi positivi espressi sono infatti 33, 24 e 21, rispettivamente.

Per quanto concerne il tema molto dibattuto della cosiddetta Industria 4.0, l'Indagine dell'Osservatorio ha chiesto alle imprese del campione che importanza abbia l'innovazione in chiave, appunto, di Industria 4.0 all'interno dei piani di strategia aziendale. Il quadro che emerge pare essere in chiaroscuro. Da un lato, vi sono 47 imprese all'interno delle quali non sono state svolte riflessioni/non sono stati avviati piani di innovazione sull'Industria 4.0. All'estremo opposto, 11 aziende asseriscono che l'implementazione di soluzioni legate ad Industria 4.0 sia addirittura la loro priorità strategica. In posizione intermedia, si pongono le aziende che hanno avviato diverse iniziative Industria 4.0 non strettamente connesse tra di loro (33) e quelle che hanno definito un piano strategico di implementazione graduale delle opportunità offerte da Industria 4.0 (34).

L'ultima domanda del questionario è volta a sondare il *sentiment* generale delle imprese lombarde attive nel comparto automotive, chiedendo se per il 2019 si sentano molto pessimiste, moderatamente pessimiste, moderatamente ottimiste o molto ottimiste. La crisi che (almeno nella sua fase più acuta) sembra alle spalle e le interessanti prospettive che paiono aprirsi per il futuro fanno prevalere i giudizi ottimistici, ma chi intravede il futuro come carico di incognite rappresenta ancora una fetta sostanziosa delle imprese lombarde: a fronte di 78 imprese che si dichiarano difatti moderatamente o molto ottimiste (75 e 3, rispettivamente), ve ne sono 47 che esprimono un giudizio opposto (7 molto pessimiste e 40 moderatamente pessimiste).

Figura 5.13 Il sentiment delle aziende

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Bibliografia

- Calabrese, Giuseppe (2018). «La filiera automobilistica in Lombardia: i principali indicatori di bilancio». *Osservatorio tecnico-economico del Cluster Lombardo della Mobilità*, 51-76. URL <https://www.clusterlombardomobilita.it/it/pagina/osservatorio> (2019-08-08).
- De Bernardis, Andrea (2018). «La filiera automobilistica in Lombardia». *Osservatorio tecnico-economico del Cluster Lombardo della Mobilità*, 48-50. URL <https://www.clusterlombardomobilita.it/it/pagina/osservatorio> (2019-08-08).
- Lanzini, Pietro (2018). «La filiera automotive della Lombardia». Moretti, Anna; Zirpoli, Francesco (a cura di), *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 163-80. DOI <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-269-7/007>.
- OSGI, Osservatorio Sviluppo Gestione Imprese (2019). *Convegno «Le prospettive del comparto automotive. Dalla realtà bresciana alla visione di filiera»*.
- Teodori, Claudio; Mazzoleni, Alberto (2018). «Il sentiment delle aziende lombarde». *Osservatorio tecnico-economico del Cluster Lombardo della Mobilità*, 77-9. URL <https://www.clusterlombardomobilita.it/it/pagina/osservatorio> (2019-08-08).

