

## 6 Il settore automotive del Veneto

Anna Moretti

(CAMI - Dipartimento di Management, Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

**Sommario** 6.1 Introduzione. – 6.2 Le imprese automotive del Veneto. – 6.3 I risultati della rilevazione 2019. – 6.3.1 Le attività di innovazione delle imprese automotive venete. – 6.4 Considerazioni conclusive.

### 6.1 Introduzione

Il Veneto, storicamente una delle regioni traino del PIL nazionale, ha sofferto particolarmente gli anni della crisi, durante i quali le piccole e medie imprese che caratterizzano il tessuto produttivo di questa Regione sono state duramente colpite. Dopo una lenta ripresa dell'economia regionale che ha dato risultati visibili a partire dall'anno 2015, nel primo semestre del 2019 il PIL regionale non mostra segnali positivi rispetto agli indicatori 2018, registrando un +0,5% rispetto al primo semestre 2018 (un terzo rispetto alla crescita 2018/17)<sup>1</sup> e di fatto segnalando la stagnazione dell'economia regionale. Tale dato, contestualizzato a livello nazionale, posiziona il Veneto alla pari di tutte le regioni del Nord, per le quali la crescita è ferma a 0,5% (peggio fanno il Centro, a crescita zero, e il Sud in recessione).

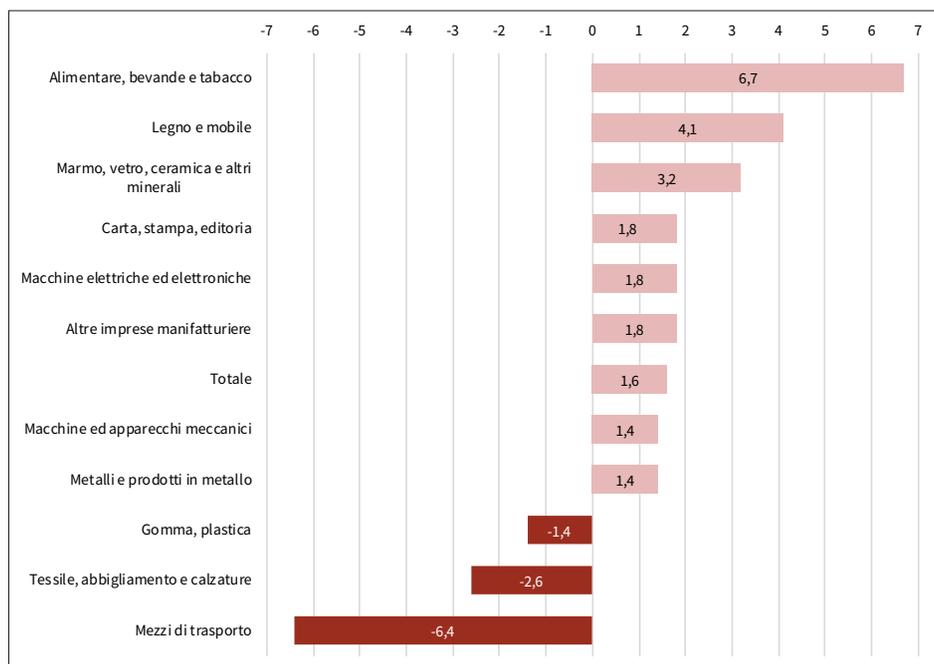
I dati sull'economia regionale rispetto agli investimenti fissi lordi e all'export confermano il periodo di difficoltà per le imprese venete: +1,2% è la variazione degli investimenti fissi lordi 2019/18, significativamente inferiore rispetto al dato dell'anno precedente (+4,4% era la variazione 2018/17); +1,2% è la variazione 2019/18 dell'export, in leggerissimo aumento rispetto all'1,1% registrato l'anno precedente. Anche il dato sulla produzione industriale<sup>2</sup> del primo semestre del 2019 non sembra incoraggiante: dal +1,9% medio del 2017, al +2,2% medio del 2018, si registra per il momento un +0,9% per il 2019. L'andamento medio della produzione industriale è in realtà poco rappresentativo della varietà nell'andamento dei diversi settori dell'economia regionale: se l'alimentare, il mobile, e i

1 Elaborazioni Unioncamere Veneto su dati Prometeia (luglio 2019).

2 Dati VenetoCongiuntura, indagine che monitora l'andamento economico delle imprese produttive venete con almeno 10 addetti, realizzata da Unioncamere Veneto (<https://www.venetocongiuntura.it>, 2019-08-27).

minerali registrano buone performance, la gomma, il tessile, e l'automotive presentano valori negativi (fig. 6.1).

**Figura 6.1** Andamento della produzione per settore (var. %, II trimestre 2019)



Fonte: Unioncamere Veneto – Indagine VenetoCongiuntura

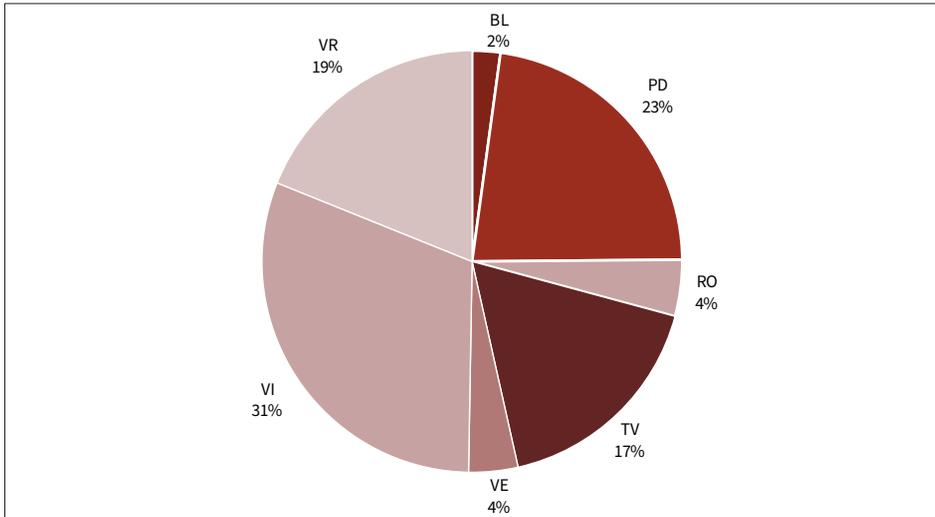
In particolare, il settore automotive registra nel secondo trimestre del 2019 il valore peggiore tra tutti i settori industriali, con una variazione del -6,7% sul valore della produzione rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente. Il dato negativo suggerisce che, tra le imprese del sistema territoriale, quelle impegnate nel settore industriale dell'auto siano particolarmente in difficoltà. Se, da un lato, il dato va inquadrato nella complessiva situazione di difficoltà cui è sottoposto l'intero sistema Paese e il sistema regionale, dall'altro è importante capire quali siano le dinamiche in atto in questo specifico comparto dell'economia veneta, per provare ad identificare specifici punti di forza e di debolezza. Il primo passo in questo senso, è fornire una fotografia delle imprese operanti nel settore automotive, tra i principali obiettivi dell'indagine annuale dell'Osservatorio.

## 6.2 Le imprese automotive del Veneto

Le imprese della componentistica automotive del Veneto censite dall'Osservatorio nazionale per l'anno 2019 sono in tutto 185, ovvero l'8% delle imprese a livello nazionale. Per numerosità e dimensione delle imprese (in termini di numero di addetti) la regione Veneto si attesta al quarto posto in Italia, alle spalle di Piemonte, Lombardia, ed Emilia-Romagna (si veda il capitolo 3). Come evidenzia annualmente il rapporto dell'Osservatorio, per avere un quadro complessivo di opportunità e minacce per l'industria automotive italiana è necessario approfondire l'analisi di settore almeno a livello regionale, in quanto ciascun territorio ha sviluppato nel corso del tempo una specifica vocazione produttiva. Cambiamenti dell'industria a livello globale, *shift* tecnologici, politiche nazionali e comunitarie, potrebbero quindi avere implicazioni diverse per la filiera nazionale a seconda della specializzazione di ciascun territorio: dai territori strettamente dipendenti dagli impianti produttivi di FCA, come le regioni meridionali, ai territori impegnati sul fronte dello sviluppo prodotto e di tutta la componentistica, come la regione Piemonte, ai distretti tecnologici e dei materiali delle regioni meridionali, della Lombardia, e del Veneto. Capire le specificità di ciascun territorio, quindi, diventa il punto di partenza per analizzare la competitività delle imprese automotive italiane, e per delinearne le traiettorie di sviluppo in chiave strategica.

Le imprese venete sono principalmente collocate nelle provincie di Vicenza (31%), Padova (23%), Verona (19%), e Treviso (17%), mentre marginali sono i numeri delle provincie di Venezia, Rovigo, e Belluno.

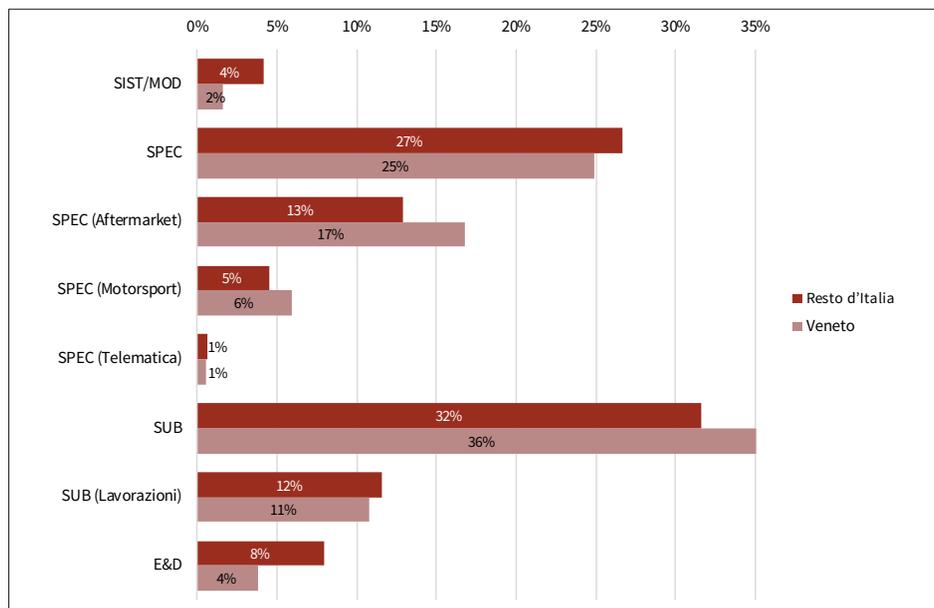
**Figura 6.2** La distribuzione geografica delle imprese automotive del Veneto



Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

In termini di attività, la filiera regionale del Veneto è caratterizzata da una forte presenza di imprese appartenenti alla categoria degli specialisti dell'aftermarket e dei subfornitori. Rispetto al peso che queste categorie hanno sull'universo nazionale, infatti, il totale delle imprese venete ha una distribuzione sbilanciata a favore di queste categorie. È invece evidente come le categorie dei sistemisti e modulist e degli studi di Engineering & Design (E&D) siano sottorappresentate rispetto ai numeri complessivi del resto d'Italia.

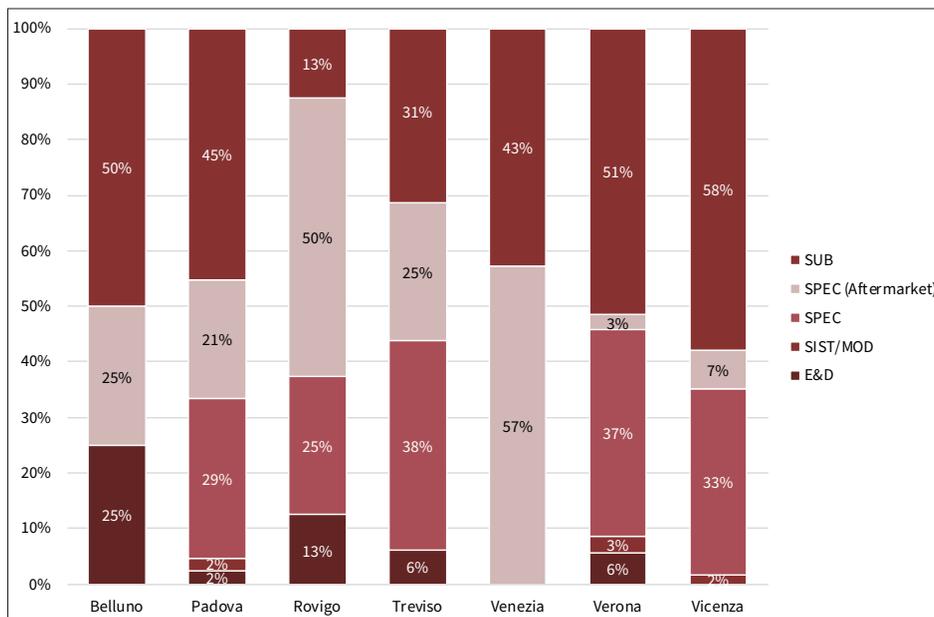
**Figura 6.3** Le imprese automotive del Veneto a confronto con il resto d'Italia per categoria di attività



Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

La distribuzione provinciale delle imprese per categoria di attività, rappresentata in figura 6.4, sottolinea come anche a livello provinciale vi siano significative differenze in termini di specializzazione provinciale: a Vicenza il 58% delle imprese appartengono alla categoria dei subfornitori, il 33% specialisti, e solo il 7% agli specialisti aftermarket; a Verona, il 50% delle imprese sono subfornitori, mentre il 37% specialisti e solo il 3% specialisti aftermarket; a Treviso, il 6% delle imprese appartengono alla categoria degli studi di E&D, il 25% sono specialisti aftermarket, e il 38% specialisti; infine a Padova, vi è nuovamente una presenza importante di subfornitori (45%), seguita dal 21% di imprese impegnate nell'aftermarket, e il 29% di specialisti.

**Figura 6.4** Le diverse specializzazioni provinciali



Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

In termini complessivi, la specificità del territorio Veneto, quindi, è la presenza di numerose nicchie focalizzate sulla realizzazione di alcune fasi del processo produttivo (ad esempio, la verniciatura) e nella produzione di alcuni componenti ad alta specializzazione (ad esempio, batterie, sedili, etc.) in particolare per l’aftermarket. Le imprese appartenenti a questi settori risultano per vocazione meno dipendenti dalla produzione nazionale interna, e di conseguenza lo sbocco sui mercati esteri è una strada da esse percorribile agevolmente. Le variabili su cui viene giocata la competitività delle imprese sono conseguentemente diverse rispetto a quelle delle imprese che contano principalmente di concorrere con le imprese nazionali: la dimensione, la flessibilità e la capacità di innovare sono le dimensioni su cui viene giocata la competitività sul mercato internazionale.

Per quanto riguarda la dimensione, complessivamente le 185 imprese Venete nel 2018 hanno impiegato 9.740 addetti, e prodotto un fatturato di 2.914mln di €, contribuendo per entrambe le dimensioni al 6% sul totale nazionale.

**Tabella 6.1** Fatturato e addetti automotive (dati Veneto)

	Imprese	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17 Fatturato auto	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17 Addetti auto
		fatturato auto (migliaia Euro)	fatturato auto (migliaia Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	66	492.858	453.075	8,8%	2.178	2.115	3,0%
Subfornitori (Lavorazioni)	20	101.770	96.531	5,4%	575	545	5,4%
Specialisti*	47	1.698.369	1.699.073	0,0%	4.261	4.115	3,6%
Specialisti (Motorsport)	11	176.486	197.330	-10,6%	671	633	5,9%
Specialisti (Aftermarket)	31	369.309	353.694	4,4%	1.847	1.808	2,1%
Engineering & Design	7	3.900	3.297	18,3%	18	19	-6,3%
Sistemisti/ modulisti	3	71.524	76.937	-7,0%	189	231	-18,3%
<b>TOTALE</b>	<b>185</b>	<b>2.914.340</b>	<b>2.879.937</b>	<b>1,2%</b>	<b>9.740</b>	<b>9.467</b>	<b>2,9%</b>

\* specialisti puri e telematica

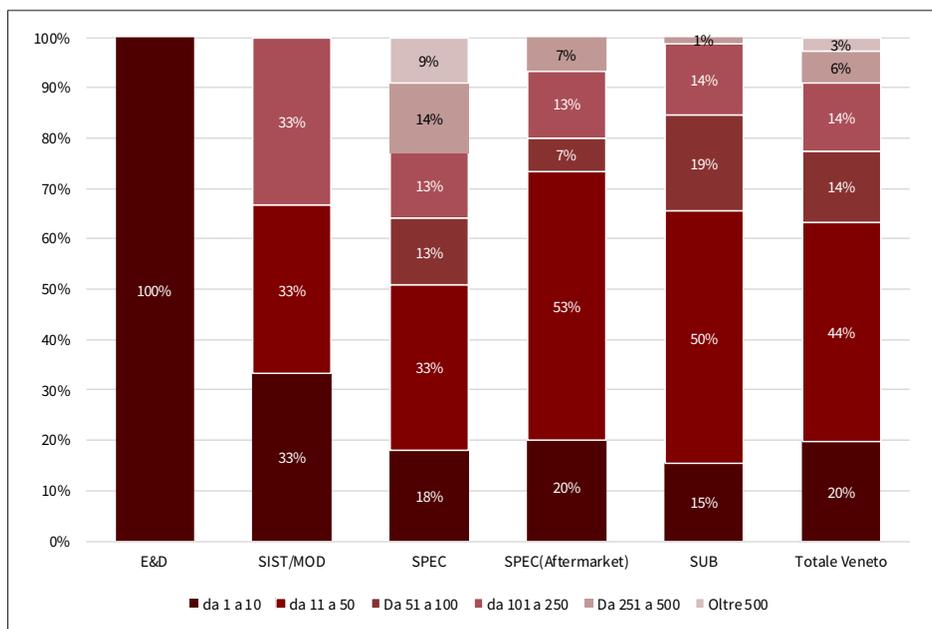
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Complessivamente l'andamento della filiera regionale è positivo, allineato ai valori nazionali per quanto riguarda il fatturato (+1,2% rispetto al +1,3%) e superiore rispetto al dato sugli addetti (+2,9% rispetto all'+1%). La categoria degli specialisti (puri e telematica), che contribuisce per il 60% al fatturato regionale, e per il 44% in termini di impiego di addetti al settore auto, non dimostra un andamento positivo, registrando una crescita prossima allo zero. I subfornitori, nonostante rappresentino circa il 36% delle imprese della filiera veneta, producono naturalmente (in quanto attività a più basso valore aggiunto) un fatturato molto più contenuto, ma in crescita rispetto al dato 2017 (+8,8% i subfornitori e +5,4% per le lavorazioni).

Complessivamente la filiera veneta è costituita principalmente da micro (20%) e piccole imprese (44%), e per il 28% da imprese di media dimensione; le imprese di grandi dimensioni, ovvero sopra i 250 dipendenti, sono il 9%.

La categoria di attività che raggruppa le imprese di maggiori dimensioni è la categoria degli specialisti, per la quale circa il 50% delle imprese è medio-grande (sopra i 50 dipendenti). Al contrario, la categoria con il maggior numero di imprese di micro e piccola dimensione è quella degli specialisti aftermarket, con il 73% di imprese sotto i 50 dipendenti.

**Figura 6.5** La dimensione delle imprese automotive del Veneto



Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019 (su dati AIDA)

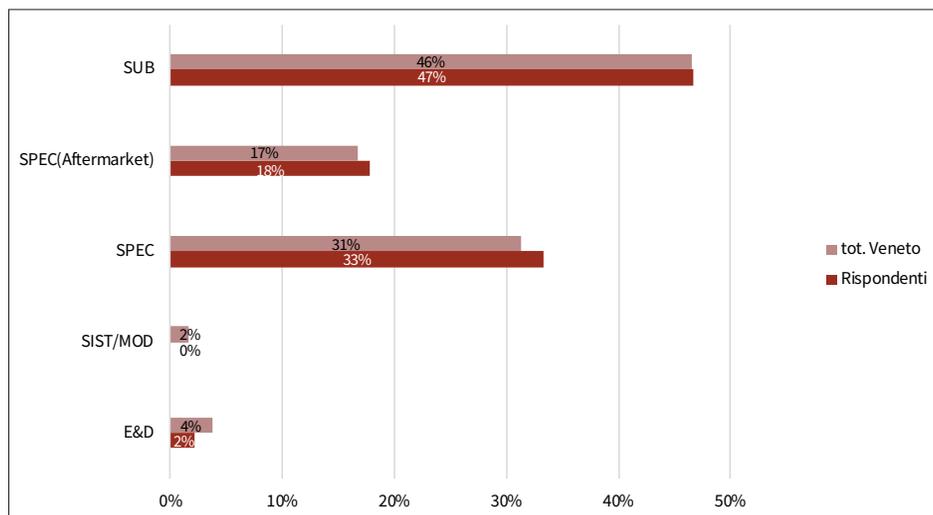
Il quadro relativo alle dimensioni aziendali medie dei componentisti veneti descrive una filiera che vede nelle dimensioni piccole e piccolissime un potenziale punto di debolezza rispetto alla capacità di competere sui mercati internazionali. Per contro, alla dimensione ridotta delle imprese solitamente corrisponde una maggiore flessibilità in termini di organizzazione dei processi produttivi e customizzazione della produzione. L'indagine dell'Osservatorio mira a raccogliere i dati necessari ad approfondire queste tematiche, ed in particolare ad analizzare alcune caratteristiche qualitative delle imprese utili a delineare un quadro più preciso di opportunità e minacce da affrontare. I prossimi paragrafi sono focalizzati sull'analisi dei risultati dell'edizione 2019 utili a delineare questo quadro.

### 6.3 I risultati della rilevazione 2019

Delle 185 imprese venete censite dall'Osservatorio, all'indagine 2019 hanno partecipato 45 imprese rispondenti al questionario. Per quanto riguarda la rilevazione sulla regione Veneto, quindi, il tasso di risposta è stato del 24,3%, in linea con il dato della rilevazione nazionale (24,9%).

Il campione di imprese rispondenti, adottando il criterio di segmentazione della categoria di attività, risulta rappresentativo della composizione della filiera regionale con la sola differenza della categoria di sistemisti e modulist, per la quale nessuna impresa ha partecipato all'indagine (fig. 6.6).

**Figura 6.6** Il campione dell'indagine

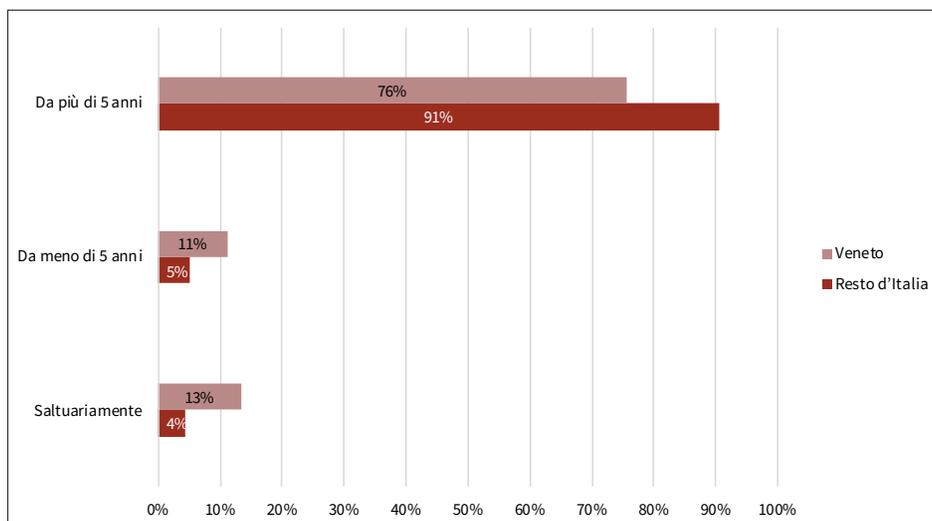


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nel presentare i risultati dell'indagine sulle imprese venete, si ritiene utile proporre per alcuni aspetti un confronto con il dato nazionale, al fine di contestualizzare i risultati rispetto a quanto registrato per le imprese localizzate nel resto d'Italia. L'obiettivo principale di questo paragrafo è quello di aggiornare il quadro descrittivo della filiera regionale, prima da un punto di vista meramente anagrafico (aspetti relativi all'attività nel mercato automotive, e aspetti dimensionali/organizzativi), e successivamente dal punto di vista dell'impegno dei componentisti sul fronte dell'innovazione.

Una delle specificità del territorio veneto che emerge dall'indagine è relativa all'esperienza nel settore automotive, consolidata da più di 5 anni per solo il 76% delle imprese, rispetto al 91% del resto d'Italia: circa 1 impresa su 10, infatti, dichiara di essere entrata nel settore da meno di cinque anni, e il 13% delle imprese opera in questo settore solo saltuariamente, seguendo le opportunità di mercato.

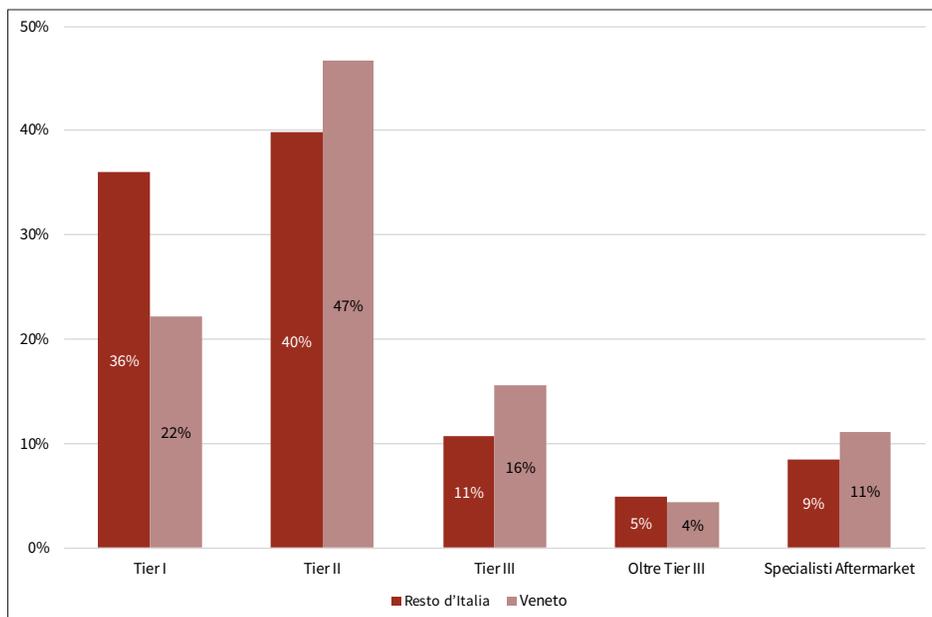
**Figura 6.7** L'esperienza nel settore automotive



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Come sottolineato in apertura del capitolo, la filiera regionale appare non solo meno dipendente dalla produzione interna di autoveicoli, ma anche maggiormente diversificata rispetto alle altre imprese automotive italiane. Rispetto alla situazione complessiva della produzione interna di autoveicoli, questo si configura senz'altro come un suo punto di forza.

A completare il quadro, le informazioni rispetto al posizionamento delle imprese venete lungo la catena di fornitura: quasi la metà si qualifica come *Tier II* (47%, rispetto al 40% del resto d'Italia); il 16% delle imprese *Tier III* (rispetto all'11% nazionale); solo il 22% dei rispondenti, rispetto al 36% del resto d'Italia, si posiziona come *Tier I*. Rispecchiando la classificazione delle imprese per tipologia di attività, il quadro proposto dalla figura 6.8 suggerisce come le imprese del Veneto siano impegnate principalmente nelle fasi a monte della filiera, nella produzione di subcomponenti e semilavorati utili alla produzione di componenti e all'assemblaggio di moduli o sistemi da parte di imprese situate per lo più fuori Regione.

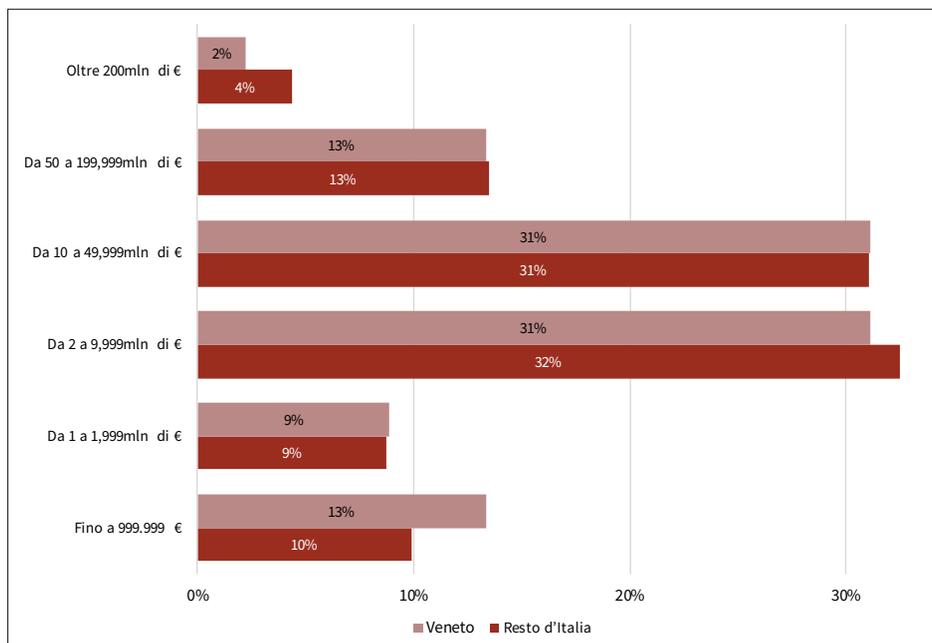
**Figura 6.8** La posizione nella catena di fornitura

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Tracciati i contorni del ruolo giocato dalle imprese venete all'interno del settore automotive, è interessante fornire una breve descrizione di alcuni tratti organizzativi delle stesse, elemento indispensabile per inquadrare i possibili percorsi di sviluppo della filiera regionale.

Rispetto alla dimensione aziendale in termini di fatturato, le imprese del Veneto si collocano per la maggior parte nella categoria di imprese di piccole e medie dimensioni (circa il 60%), mentre circa il 15% delle imprese rispondenti si qualifica come impresa di grandi dimensioni. La distribuzione risulta sostanzialmente in linea con quella a livello nazionale, con la differenza di una maggiore rappresentazione delle micro imprese (fatturato fino ai 100mila €) e una minore rappresentazione delle imprese molto grandi (sopra i 200mln di €).

**Figura 6.9** Classe di fatturato

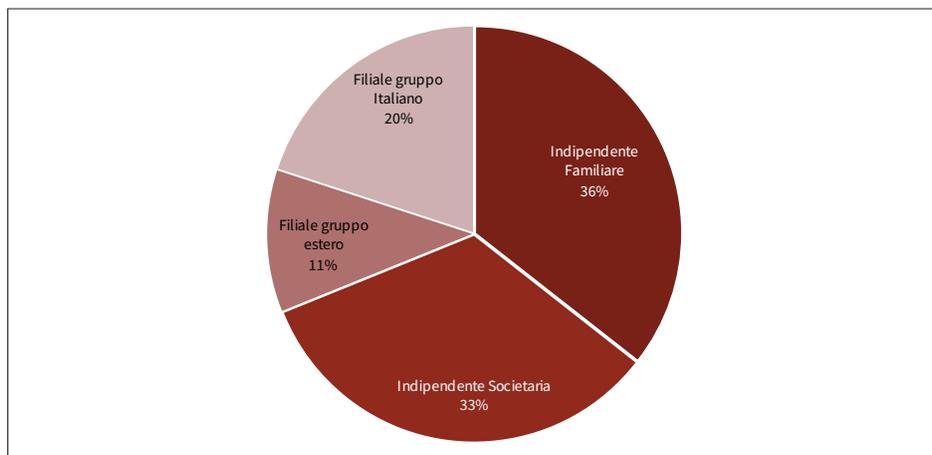


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Rispetto alla classificazione delle imprese per dimensione aziendale basata sul numero di addetti, si potrà notare un leggero disallineamento a favore delle categorie dimensionali più elevate, indicando complessivamente imprese più grandi dal punto di vista del giro economico rispetto al numero di addetti impiegati. Tale elemento può essere rilevante a fronte della valutazione delle diverse potenzialità delle imprese in termini di percorsi di crescita: le imprese venete presentano un punto di debolezza nella dimensione quando si tratta di percorsi di crescita ove la forza lavoro e il capitale umano sono particolarmente rilevanti (ad esempio, nell’ambito dei settori di produzione labour-intensive).

Le imprese sono per il 70% imprese indipendenti: nel 36% dei casi, ovvero la categoria più numerosa, si tratta di imprese a proprietà familiare; nel 33% dei casi di imprese a forma societaria.

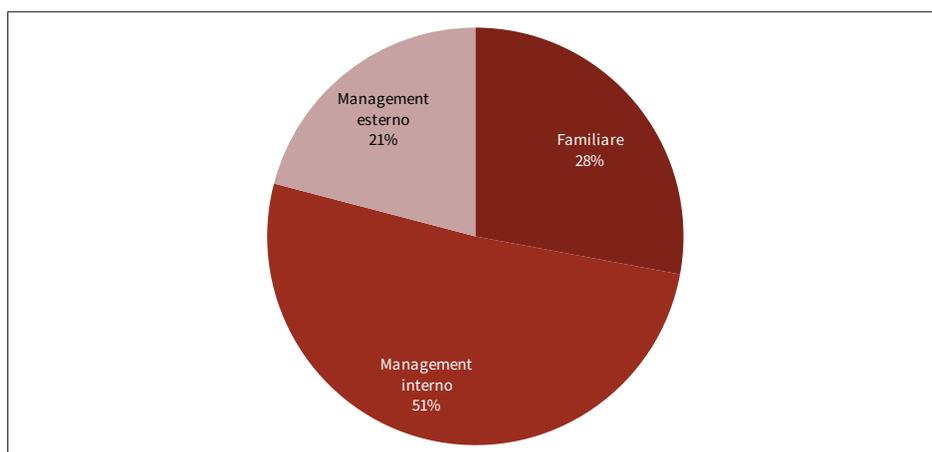
**Figura 6.10** La proprietà



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Il restante 30% del campione è costituito da imprese appartenenti ad un gruppo, italiano nel 20% dei casi, estero nel restante 10%. Specularmente, la modalità di gestione di queste imprese è nel 28% dei casi a gestione familiare, nel 51% dei casi vi è un management in tutto o in parte affidato alla famiglia proprietaria, e nel 21% dei casi vi è una modalità manageriale con management esterno.

**Figura 6.11** La gestione



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

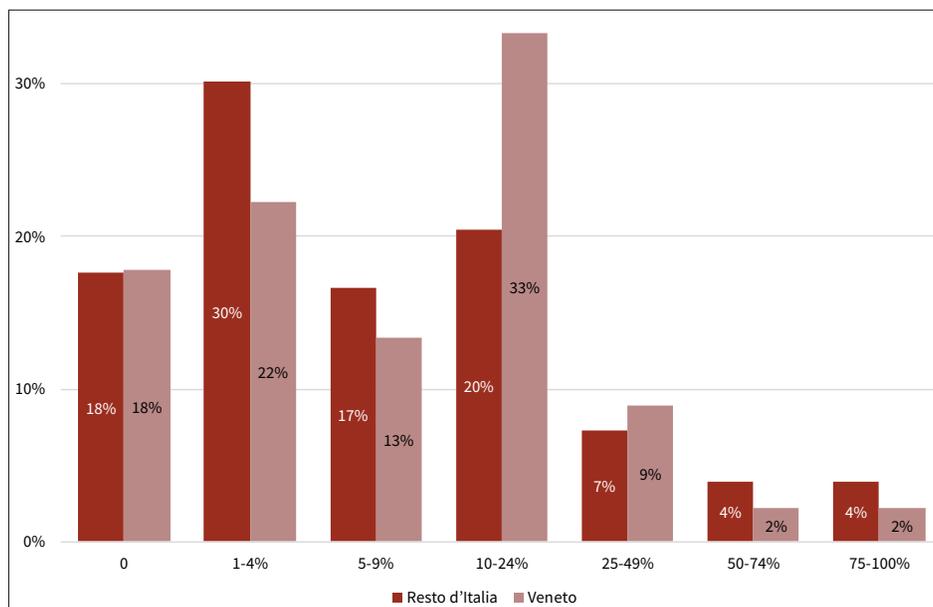
Per oltre il 70% dei rispondenti, dunque, l'impresa si è dotata di un approccio gestionale manageriale: nonostante le piccole dimensioni medie delle imprese analizzate, quindi, queste mostrano una struttura organizzativa articolata; meno di una impresa su tre risulta essere ancora a gestione familiare.

Delineati i principali tratti delle imprese venete operanti nella filiera automotive, il paragrafo prosegue con l'approfondimento dei risultati dell'indagine rispetto alle attività di innovazione dei rispondenti.

### 6.3.1 Le attività di innovazione delle imprese automotive venete

Una parte importante dell'indagine dell'Osservatorio automotive è quella dedicata alle attività di innovazione, in quanto aspetto chiave, seppur con diversa intensità, per la competitività delle imprese a qualsiasi livello della catena di fornitura. Da un lato, si indagano quali siano gli investimenti e le risorse messe a disposizione delle attività di innovazione dei rispondenti, mentre dall'altro si indagano le performance innovative delle imprese stesse.

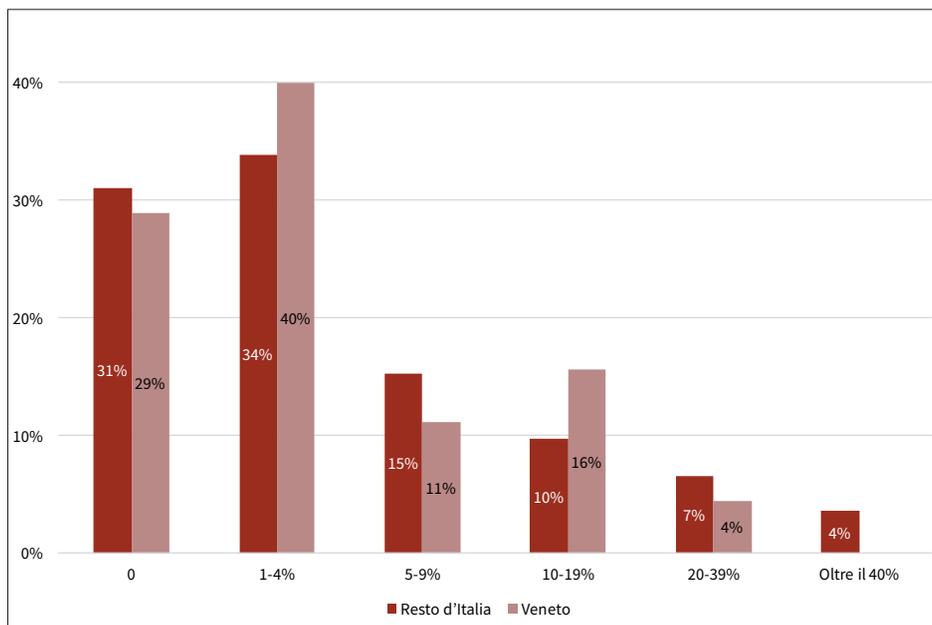
Le risorse umane di alto profilo sono riconosciute come una delle principali fonti dell'innovazione. La letteratura, in particolare, individua negli addetti laureati una proxy di questa fonte. Come rappresentato in figura 6.12, il 46% delle imprese venete ha oltre il 10% di addetti laureati, a fronte del 35% a livello nazionale. In particolare, un'impresa su tre ha tra il 10% e il 24% di impiegati in possesso di laurea, e il 9% tra il 25% e il 49%. Tale quadro risulta tanto più positivo se si tiene conto dell'esigua rappresentazione delle categorie di attività dedicate quasi esclusivamente allo sviluppo di attività innovative (E&D e sistemisti e modulisti), che per la loro specificità solitamente impiegano alte percentuali di ingegneri.

**Figura 6.12** Percentuale di addetti laureati

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

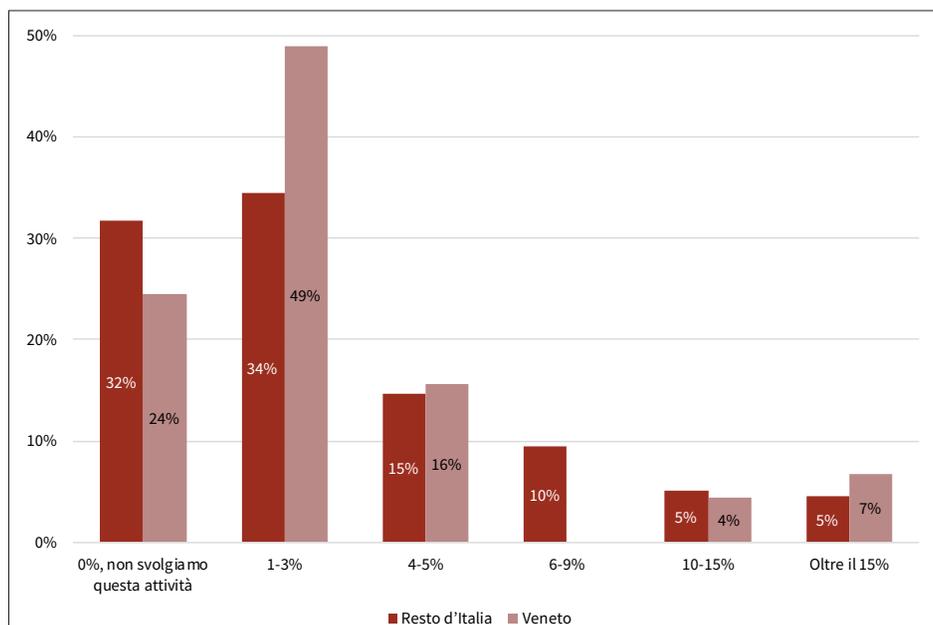
Gli studi sull'economia e gestione dell'innovazione utilizzano altre due proxy per valutare le risorse interne disponibili allo svolgimento di questa attività: gli addetti impiegati nella ricerca e sviluppo, e la percentuale di fatturato investiti in tale attività. Per quanto riguarda il dato sugli addetti R&S, le imprese del Veneto mostrano buoni risultati: nonostante il 29% (contro il 31% del resto d'Italia) delle imprese non abbia alcun addetto R&S, circa il 40% dei rispondenti (34% a livello nazionale) impiega tra l'1% e il 4% degli addetti, l'11% tra il 5% e il 9%, e il restante 20% circa oltre il 5%. Nessun rispondente dichiara di avere oltre il 40% degli addetti impiegati in attività di ricerca e sviluppo, ma è un dato che può essere spiegato dalla scarsa o nulla presenza di attività di E&D e sistemisti/modulisti.

**Figura 6.13** Addetti in R&S



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

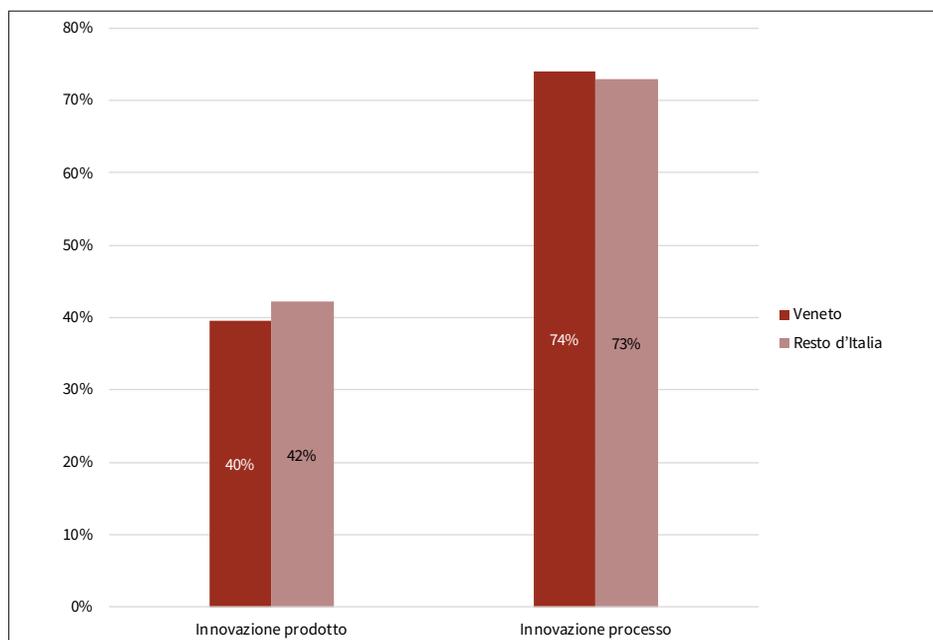
Per quanto riguarda il fatturato R&S, la fotografia che emerge è molto simile a quella del dato addetti: solo il 24% dei rispondenti dichiara di non svolgere questa attività (rispetto al 32% dei rispondenti del resto d'Italia); il 76% delle imprese investe almeno una parte del proprio fatturato in attività di ricerca e sviluppo. Circa la metà dei rispondenti ne investe una minima parte (tra l'1% e il 3%), mentre poco più del 10% dei rispondenti investe oltre il 10% del fatturato in R&S.

**Figura 6.14** Fatturato investito in R&S

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Se dal punto di vista delle risorse e degli investimenti i componentisti veneti sembrano in linea, se non anche leggermente più impegnati, rispetto alle imprese a livello nazionale, sul fronte della performance in termini di innovazione non raggiungono risultati particolarmente positivi: il 40% delle imprese dichiara di aver realizzato almeno una innovazione di prodotto nell'ultimo triennio, mentre il 74% dichiara di avere realizzato almeno una innovazione di processo.

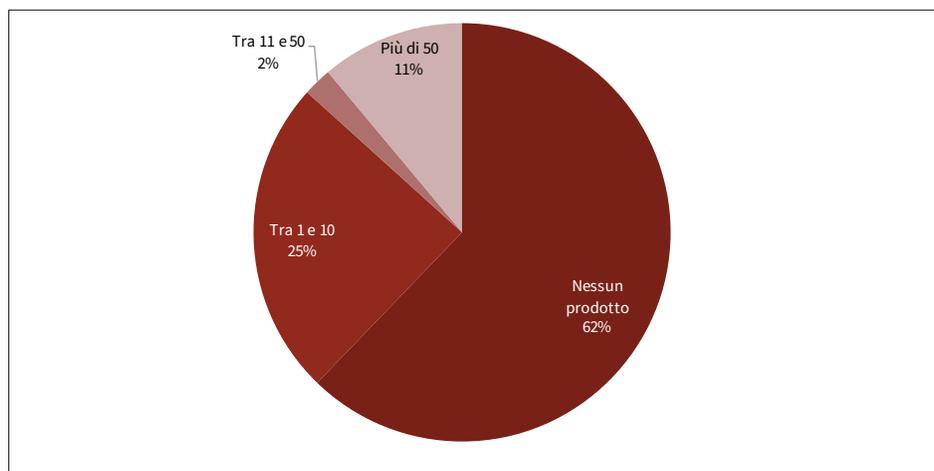
**Figura 6.15** Innovazione di prodotto e di processo



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

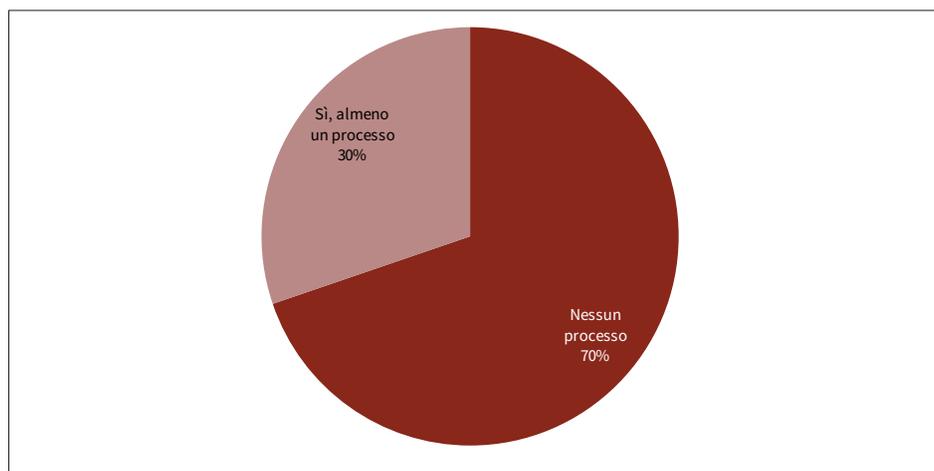
Per quanto riguarda il tipo di innovazione sviluppata, il 62% degli intervistati dichiara di non aver realizzato alcun prodotto completamente nuovo per il mercato: un quarto dei rispondenti dichiara di aver immesso fino a 10 prodotti, mentre l'11% dei rispondenti ne ha realizzati più di 50. Si tratta della forma più impegnativa di innovazione, che esclude dal conteggio i processi sostanzialmente imitativi di prodotti già presenti sul mercato.

**Figura 6.16** Prodotti nuovi per il mercato



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

**Figura 6.17** Processi nuovi per il mercato



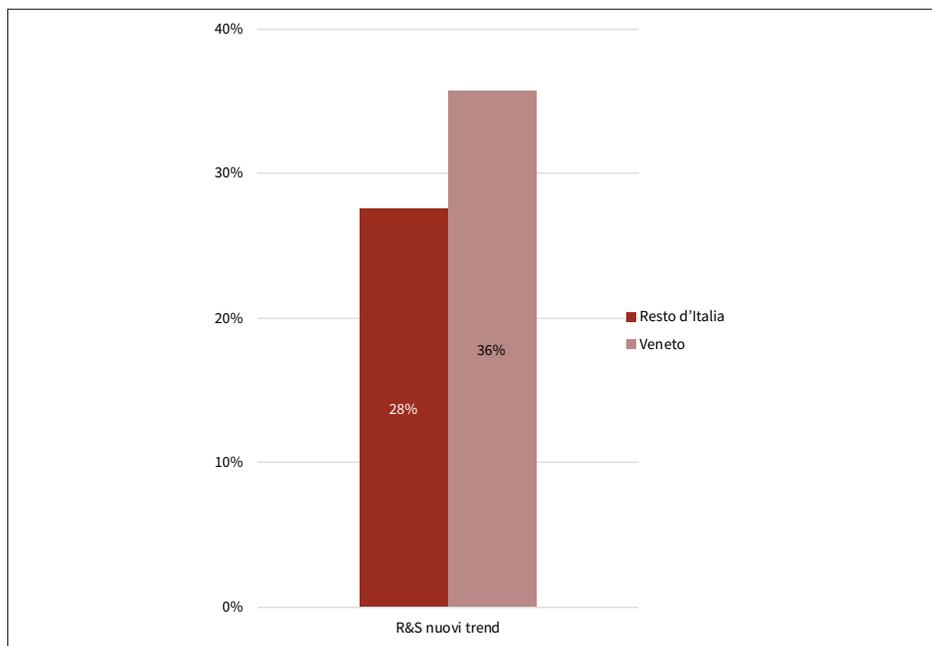
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Per quanto riguarda i risultati in termini di processi, il 30% dei rispondenti ha riportato di aver realizzato almeno un processo (produttivo, logistico, gestionale) nuovo per il mercato.

Valutando i risultati in termini di innovazione delle imprese venete rispetto ai risultati della rilevazione dell'anno 2017, il trend risulta significativamente negativo per quanto riguarda le innovazioni di prodotto: dal 52% dei rispondenti dell'edizione passata che avevano realizzato almeno una innovazione di prodotto, si è passati al 40% del 2019. Al contrario, per quanto riguarda le innovazioni di processo si è passati dal 58% dell'edizione 2018 al 73% dell'edizione 2019.

Il quadro delineato dai dati sulle risorse messe a disposizione dei processi di innovazione da parte delle imprese venete e dei risultati da queste ottenuti nel triennio passato suggerisce che il sistema automotive regionale, nel corso del 2018, abbia avviato dei processi di consolidamento e aumento delle risorse messe a disposizione dei processi innovativi. Tuttavia, i risultati di tale dinamica ancora non sono rispecchiati dalla performance innovativa dell'ultimo triennio, che vede il Veneto leggermente più indietro della media nazionale (42% di imprese hanno realizzato una innovazione di prodotto, e 72% una innovazione di processo).

Un ultimo dato interessante per chiudere il quadro descrittivo delle attività legate all'innovazione è quello sulla percentuale di fatturato investito nella ricerca e sviluppo sui nuovi trend che stanno caratterizzando l'industria automotive: powertrain alternativi, guida autonoma, riduzione delle emissioni, etc. Complessivamente, le imprese del Veneto dichiarano di aver investito almeno una parte del proprio fatturato automotive nella R&S sui nuovi trend in percentuale superiore rispetto al resto d'Italia: il 36% delle imprese venete contro il 28% delle imprese collocate sul resto del territorio nazionale.

**Figura 6.18** R&S sui nuovi trend

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Essendo l'industria automotive nel suo complesso di fronte ad un momento di importante transizione e di altissima incertezza rispetto a quale possibile paradigma tecnologico e comportamento di consumo si affermeranno sul mercato nei prossimi anni, l'investimento in R&S sui nuovi trend è sicuramente un'attività ad alto rischio, ma è anche l'unica strada possibile per farsi trovare preparati quando lo scenario futuro si sarà consolidato.

## 6.4 Considerazioni conclusive

Il capitolo ha permesso di descrivere la filiera automotive veneta nei suoi tratti principali, disegnando un quadro di piccole imprese impegnate ai livelli più a monte della filiera, generalmente più diversificate e con una tradizione meno consolidata nel settore dell'auto. Un ramo importante del settore auto del Veneto è senz'altro l'aftermarket, dove numerose imprese risultano ora impegnate. Nonostante la piccola dimensione delle imprese, sempre richiamata come un elemento di debolezza del sistema produttivo, le caratteristiche della filiera veneta suggeriscono come questa non sia un limite, quanto piuttosto un'opportunità: trattandosi per la maggior parte di

specialisti e specialisti aftermarket, nonché di subfornitori di servizi e componenti, le imprese venete sembrano aver costruito il percorso di crescita sulle basi dell'innovazione, sfruttando quindi l'opportunità offerta dalla propria flessibilità. I risultati di questa edizione dell'osservatorio, infatti, mostrano un sistema regionale che si è strutturato e che sta investendo sul fronte dell'innovazione mediamente in modo più deciso rispetto alle imprese del resto d'Italia, seppur in un contesto economico di difficoltà e stagnazione. Nonostante ciò, i risultati in termini di performance innovativa risultano ancora al di sotto della media nazionale, soprattutto per quanto riguarda l'innovazione di prodotto. Una spiegazione a tale situazione può essere cercata nel presidio del settore auto relativamente più recente o meno consolidato rispetto agli altri territori regionali, portando quindi a competenze e conoscenze meno solide nel campo delle specificità dei processi di innovazione del settore automotive. Se la strada delineata sembra quindi promettente, i componentisti veneti potrebbero dover continuare ad investire ancora sul fronte dell'acquisizione delle competenze e formazione nell'ambito della gestione dell'innovazione specificatamente del settore automotive prima di riuscire a concretizzare e a rendere efficaci i propri sforzi e investimenti.