

3 La componentistica automotive italiana

Barbara Barazza e Annunziata Scocozza
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 3.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento. – 3.2 La struttura del questionario e la metodologia d'indagine. – 3.3 I numeri della filiera. – 3.4 Caratteristiche delle imprese rispondenti. – 3.5 Dinamiche del fatturato nella filiera. – 3.6 Addetti. – 3.7 Il mercato aftermarket. – 3.8 Relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles). – 3.9 L'internazionalizzazione. – 3.10 Saturazione della capacità produttiva. – 3.11 Innovazione. – 3.12 Prospettive. – 3.13 Conclusioni.

3.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento

Si conferma, anche per questa edizione, la scelta del gruppo di lavoro costituito dalla Camera di commercio di Torino, dall'ANFIA e dal Centro CAMI dell'Università Ca' Foscari Venezia, di considerare, quale fulcro dell'attività di ricerca, l'insieme dei produttori di parti e componenti, dei fornitori di moduli e degli integratori di sistemi operanti in Italia, ai quali si sommano, all'interno del perimetro oggetto di osservazione, le realtà legate alla progettazione, all'ingegnerizzazione e al design, trasversali rispetto alla piramide di fornitura.

L'Osservatorio sulla componentistica italiana si è dimostrato, nel tempo, dinamico nell'intercettare la varietà del mondo composito dell'automotive, enucleando, al suo interno, accanto alle tradizionali categorie della fornitura, specializzazioni in precedenza non esplicitate: si tratta dei fornitori operanti nel mondo del motorsport e delle imprese attive nel settore dell'infomobilità, e più recentemente, a completamento del quadro già poliedrico, in considerazione del momento di radicale trasformazione dal punto di vista tecnologico e industriale che sta attraversando il settore dell'automotive, anche delle realtà coinvolte nello sviluppo della mobilità elettrica.¹

Se, da una parte, seguire le principali direttrici di sviluppo, quali la digitalizzazione e l'elettrificazione, ha implicato, per il settore, profondi cambiamenti (si pensi a quanti componenti prodotti per i motori termici non risultano necessari per la costruzione di veicoli elettrici), l'attuale crisi provocata dall'emergenza sanitaria COVID-19 è destinata ancor più a ridisegnare la *supply chain* dell'automotive.

1 Per un maggiore dettaglio, si veda l'Appendice al rapporto.

Delimitata in tal modo l'area di studio, il compito del gruppo di ricerca è stato quello di definire l'universo al quale far riferimento per l'indagine sul campo che, da sempre, costituisce parte integrante della presente disamina. Il periodico aggiornamento del dataset è il risultato di un lavoro fatto a più riprese durante tutto l'anno: attraverso la consultazione puntuale delle fonti camerali vengono sia eliminate le imprese per le quali risultano in corso procedure concorsuali o di fallimento/liquidazione, sia monitorate e aggiornate tutte quelle situazioni frutto di operazioni straordinarie di fusione/accorpamento e di scissione societaria - che di fatto si concretizzano nella costituzione di nuove società e nella conseguente estinzione di altre.

L'attività di revisione del bacino di imprese a cui riferirsi è proseguita con l'integrazione delle attività produttive di nuova costituzione e con l'inclusione delle realtà precedentemente non considerate (ad esempio gli operatori della mobilità elettrica e della telematica applicata ai veicoli). L'ultimo *step* è avvenuto in fase di indagine e ha previsto l'esclusione di quelle imprese che, raggiunte dal questionario, hanno dichiarato di non far parte del bacino di riferimento.

Si è giunti così a un universo di 2.198² imprese con sede legale in Italia, quasi esclusivamente organizzate in società di capitali. Si tratta di un quadro di riferimento non certamente statico, in continua evoluzione, ma che può considerarsi ampiamente aderente alla realtà imprenditoriale del settore della componentistica automotive italiana. La collocazione geografica delle imprese riproduce la complessità della catena produttiva della filiera, caratterizzata da numerosi livelli di fornitura, specie in regioni con una forte identità industriale legata all'automotive: si evidenzia, infatti, una concentrazione di sedi legali nel Nord Ovest dell'Italia, dove le sole regioni del Piemonte e della Lombardia raccolgono un bacino di circa 1.340 aziende, mentre nel Nord Est, i territori con maggiore presenza di produttori di componenti sono l'Emilia Romagna e il Veneto. Di minor peso è la presenza nel Centro e nel Sud d'Italia e isole, dove, pur essendo individuabili alcune importanti realtà legate al settore automotive, la percentuale di imprese si assesta rispettivamente a 7,8% e 9,4%.

2 Dato aggiornato e comprensivo delle imprese con data di iscrizione avvenuta nel corso del 2020 anche se, quest'ultime, non sono state raggiunte in fase di indagine.

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



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

3.2 La struttura del questionario e la metodologia d'indagine

L'indagine è stata condotta dal mese di marzo a maggio 2020 e sono state raggiunte tutte le imprese del settore registrate nelle anagrafi camerali italiane al 31 dicembre 2019, escludendo, seppur facenti parte dell'universo dell'automotive, quelle con data di iscrizione nell'anno in corso, che saranno coinvolte nella prossima rilevazione.

Utilizzando la piattaforma Qualtrics, è stato somministrato un questionario, compilabile online, indirizzato ai Direttori Generali o agli Amministratori Delegati delle imprese, contenente 34 domande organizzate in cinque sezioni tematiche. Ogni sezione, mutevole negli anni per numero e tipologia di domande, ha però mantenuto nelle diverse edizioni i seguenti obiettivi d'indagine:

1. **Descrizione dell'impresa.** Ha lo scopo di fornire un profilo generale dell'impresa, individuando l'attività svolta, l'organizzazione, il livello di posizionamento occupato nella piramide di fornitura, le informazioni sul fatturato automotive e le caratteristiche degli addetti;
2. **Impresa e mercato.** Strutturata per comprendere la presenza nei mercati (di primo impianto e aftermarket) e la propensione all'export;
3. **Innovazione.** Il fine è quello di indagare l'introduzione di innovazioni di prodotto e di processo da parte delle imprese nell'anno appena trascorso e nell'ultimo triennio;
4. **Relazioni inter-organizzative.** Contiene domande volte a indagare le principali collaborazioni instaurate dall'impresa e la frequenza e gli obiettivi delle interazioni;
5. **Posizionamento e trend.** Definisce la posizione sul mercato rispetto ai sistemi di alimentazione; sonda, con riguardo ai nuovi trend tecnologici, i percorsi di sviluppo intrapresi dalle imprese e le future azioni.

A conclusione del questionario, sono state inserite nuove domande su quali tensioni politico-economiche mondiali potrebbero di fatto influenzare o modificare le strategie di posizionamento sui mercati esteri e sul *sentiment* delle imprese rispetto all'integrazione fra FCA e PSA in termini di rischi e opportunità per la filiera.

3.3 I numeri della filiera

Allo scopo di contestualizzare i risultati dell'indagine si è proceduto, anche nella presente edizione, alla definizione della dimensione economica della componentistica in termini sia di fatturato prodotto, sia di impatto occupazionale.

Quale fonte dei dati è stato utilizzato principalmente il Registro Imprese delle Camere di commercio italiane: i bilanci di esercizio in esso depositati e le informazioni sugli addetti al 2019 riportate nelle visure camerali (fonte: INPS) sono stati la base per la determinazione del giro d'affari e degli occupati nella componentistica automotive mentre, laddove non presenti, si è fatto riferimento a quanto direttamente dichiarato dalle imprese rispondenti nella specifica sezione del questionario e, in via residuale, all'ultima informazione disponibile raccolta nelle passate edizioni dell'Osservatorio.

Tabella 3.1 Fatturato e addetti automotive per categorie di fornitori (anni 2018-19)

	Imprese	2019	2018	Var. % 2019/18 Fatturato auto	2019	2018	Var. % 2019/18 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	(rettificato) fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	(rettificato) addetti auto	
Subfornitori	656	5.738	6.050	-5,2%	23.213	23.076	0,6%
Subfornitori (Lavorazioni)	275	2.104	2.210	-4,8%	8.162	8.221	-0,7%
Specialisti*	610	23.045	23.780	-3,1%	68.375	67.577	1,2%
Specialisti (Motorsport)	114	954	889	7,3%	4.111	3.841	7,0%
Specialisti (Aftermarket)	284	2.683	2.725	-1,5%	8.795	8.774	0,2%
Engineering & Design	167	1.093	1.042	4,9%	8.417	8.021	4,9%
Sistemisti/ modulisti	92	13.599	14.495	-6,2%	43.232	43.749	-1,2%
TOTALE	2.198	49.216	51.191	-3,9%	164.305	163.259	0,6%

* specialisti 'puri', telematica e mobilità elettrica

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nel 2019 l'universo della componentistica automotive italiana ha generato un fatturato complessivo di 49,2mld di €³ e ha fatto registrare un numero di addetti pari a 164.305. La variazione di fatturato complessiva sul 2018 è pari al -3,9%, dato che rappresenta una battuta di arresto rispetto a quanto rilevato nell'ultimo quinquennio, che ha riguardato quasi tutte le categorie di fornitori, in particolare quelle dei sistemisti e modulisti (-6,2%) e dei subfornitori (-5,2%); viceversa, risultano positivi i trend degli spe-

3 La stima del valore del fatturato riconducibile al settore auto è stata calcolata utilizzando la quota del giro d'affari derivante dal mercato della componentistica, rilevata per le diverse categorie di fornitori nell'indagine sul campo.

cialisti del motorsport e degli E&D. Gli addetti⁴ rimangono nel complesso stabili (+0,6%), con l'unica eccezione dei subfornitori delle lavorazioni e dei sistemisti e modulist.

3.4 Caratteristiche delle imprese rispondenti

L'adesione sempre più ampia all'indagine da parte delle imprese ha consentito nel tempo di migliorare la rappresentazione della filiera della componentistica automotive italiana. Tuttavia, la difficile fase congiunturale, pesantemente condizionata dall'emergenza epidemiologica, ha determinato una riduzione del numero di rispondenti, rispetto a quanto riscontrato nella passata edizione dell'Osservatorio, a causa dell'improvvisa interruzione dell'attività di alcune imprese, dovuta ai provvedimenti di lockdown nel periodo di somministrazione del questionario, e della difficoltà manifestata nella raccolta delle informazioni.

Ai fini dell'indagine, il tasso di risposta è stato pari al 20,8%, essendo pervenuti complessivamente 458 questionari, facenti riferimento a un insieme di imprese che nel 2019 hanno generato un fatturato di 16,3mld di €, e impiegato circa 62.200 addetti. Di questi, grazie alle dichiarazioni fornite dai rispondenti, si stima in 45.400 il numero di risorse umane direttamente occupate per il mercato della componentistica autoveicolare.

Verranno illustrate nel presente paragrafo le principali caratteristiche delle imprese intervistate: la collocazione geografica delle sedi nelle regioni italiane, il radicamento nella filiera, le dimensioni e la natura giuridica delle imprese, il posizionamento nella catena di fornitura e l'appartenenza alle varie categorie di fornitori, con cenni alla struttura organizzativa e gestionale. Per alcune variabili, verrà effettuato un confronto con l'universo di riferimento e con il campione dei rispondenti della passata edizione dell'indagine.

A conferma delle risultanze delle precedenti ricerche dell'Osservatorio, nella distribuzione geografica delle imprese rispondenti, predominano quelle aventi sede legale in Piemonte⁵ (il 43,9%, 201 imprese) e in Lombardia (il 24,2%, 111 imprese), che mantengono pressoché inalterata rispetto al passato la quota di partecipazione all'indagine, consolidando

4 Conformemente alla procedura seguita per il calcolo del fatturato, per la stima del numero di addetti che all'interno delle imprese svolgono mansioni e/o sono assegnati a unità operative per il mercato autoveicolare, è stata utilizzata la quota di addetti direttamente impiegati per il comparto automotive, rilevata per le diverse categorie di fornitori nell'indagine sul campo.

5 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, come riscontrato nelle passate rilevazioni dell'Osservatorio.

il ruolo della ripartizione del Nord Ovest (complessivamente il 69% delle imprese rispondenti) come epicentro della produzione nazionale di componentistica; seguono le imprese del Veneto e quelle dell'Emilia Romagna, rispettivamente con un peso del 7,4% e del 6,3% sul totale, che contribuiscono all'incidenza della ripartizione del Nord Est, complessivamente pari al 16%, inferiore a quella riscontrata nell'universo (21%). Nelle regioni del Centro e Sud Italia si distinguono per la partecipazione all'indagine le aziende toscane (il 3,7%, contro il 2,7% della precedente rilevazione), quelle campane (il 3,3%) e quelle abruzzesi (il 2,6%).

Tabella 3.2 Ripartizione delle imprese rispondenti per regioni italiane (peso %)

Imprese rispondenti	
Piemonte	43,9%
Lombardia	24,2%
Veneto	7,4%
Emilia-Romagna	6,3%
Toscana	3,7%
Campania	3,3%
Abruzzo	2,6%
Lazio	1,5%
Marche	1,3%
Friuli Venezia Giulia	1,1%
Puglia	1,1%
Basilicata	0,9%
Trentino-Alto Adige	0,9%
Liguria	0,7%
Umbria	0,7%
Calabria	0,2%
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	0,2%
Molise	0,0%
Sardegna	0,0%
Sicilia	0,0%

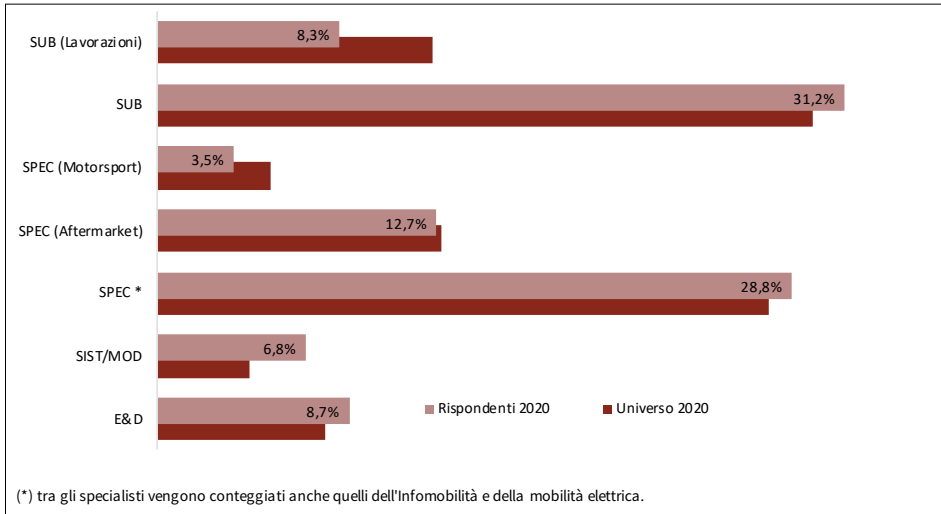
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Dall'attribuzione delle imprese alle diverse categorie di fornitori che compongono il mondo della componentistica, emerge una sostanziale conformità all'universo costruito all'avvio dell'indagine: risulta una lieve sovrarappresentazione per tutti i segmenti della filiera, ad eccezione degli specialisti motorsport, dei subfornitori delle lavorazioni e in misura minore, degli specialisti aftermarket.

Il gruppo dei rispondenti risulta maggiormente radicato nella filiera rispetto alla scorsa indagine, mostrando una longevità operativa nel settore: le imprese attive nell'automotive da oltre 5 anni rappresentano il 94%

(l'89% nella precedente rilevazione), quelle da meno di un lustro il 4% (erano il 6%), mentre appena il 2%, concentrato nel cluster dei subfornitori e in quello degli E&D, ha dichiarato di essere operativo saltuariamente nel settore, in relazione alla domanda di mercato.

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



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

La ripartizione per natura giuridica non si discosta da quella rilevata nelle scorse edizioni della ricerca, con un modesto rafforzamento della presenza di società per azioni (il 31%) e il 69% di società a responsabilità limitata, essendo escluse dall'universo di riferimento forme giuridiche diverse dalle società di capitali;⁶ rispetto alla precedente rilevazione aumenta la quota di imprese che appartengono a un gruppo industriale (il 34%), a scapito dell'incidenza delle imprese indipendenti, pari al 66%. Al confronto con il passato, cresce la percentuale di imprese con holding italiana, che supera la quota di quelle facenti parte di un gruppo estero. L'appartenenza a un gruppo è maggiormente diffusa tra i fornitori di moduli e sistemi (il 90% delle imprese), che per quasi la totalità sono parte di gruppi esteri, e tra gli specialisti (il 45%), a fronte di una maggiore indipendenza da forme organizzative manifestata dai subfornitori delle lavorazioni e dagli specialisti aftermarket.

⁶ Per scelta metodologica il bacino di riferimento dell'indagine condotta dall'Osservatorio è stato rappresentato, sin dal passato, dalle società di capitali, tenute all'obbligo di deposito di bilancio, che rappresenta la fonte ufficiale dei dati economico-finanziari.

Tabella 3.3 Appartenenza a un gruppo industriale (valori %)

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	70,0%	9,7%	55,4%	79,3%	78,3%	86,9%	66,4%
Appartenenza a un gruppo	30,0%	90,3%	44,6%	20,7%	21,7%	13,1%	33,6%
di cui:							
gruppo estero	12,5%	87,1%	16,2%	6,9%	6,3%	2,6%	15,3%
gruppo italiano	17,5%	3,2%	28,4%	13,8%	15,4%	10,5%	18,3%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Guardando al posizionamento nella piramide di fornitura, tra i rispondenti il 36% delle imprese si definisce *Tier I*, livello cui, similmente a quanto rilevato nella precedente edizione della ricerca, è riconducibile la totalità dei fornitori di moduli e integratori di sistemi, il 58% degli E&D e il 53% degli specialisti, ma in generale la quota più rilevante di imprese (il 39%) ha dichiarato di operare come *Tier II*, mentre il restante 15% si colloca in posizioni inferiori.⁷

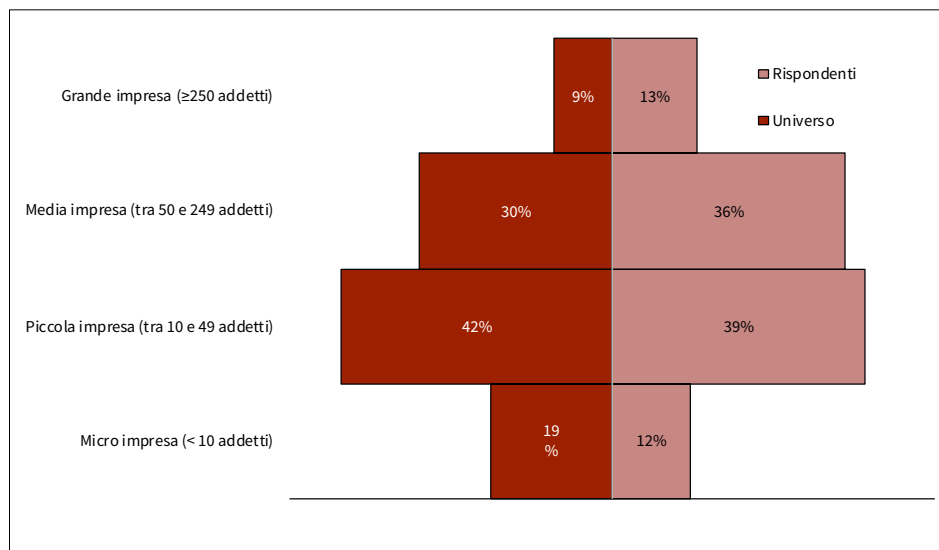
Il gruppo più numeroso di imprese (il 57%) risulta operare in una sola posizione della piramide di fornitura, con le categorie più statiche, meno attive su più livelli, rappresentate dai subfornitori delle lavorazioni (il 71%) e dai fornitori di moduli e integratori di sistemi (il 64%); rispetto al passato, si riduce la quota di imprese che dichiara di operare su più posizioni (il 43%).

Nell'analisi del campione per classi di addetti e fatturato si rileva la prevalenza della piccola-media dimensione; come nell'universo, la fascia più rappresentata è infatti quella delle imprese tra 10 e 49 dipendenti (il 39% del totale), seguite da quelle con un numero tra 50 e i 249 (il 36%); equamente distribuita risulta la partecipazione all'indagine per le grandi e micro imprese (rispettivamente 13% e 12%), queste ultime sottorappresentate in una certa misura rispetto all'universo.

Si confermano le caratteristiche dimensionali proprie, a seconda delle categorie di fornitori, delineate nelle passate edizioni: mentre l'84% dei fornitori di moduli e integratori di sistemi può definirsi medio o grande, e tra gli specialisti si impone la media dimensione (il 47%), nei cluster dei subfornitori delle lavorazioni, degli specialisti aftermarket e in quello degli E&D prevale l'impresa tra 10 e 49 addetti.

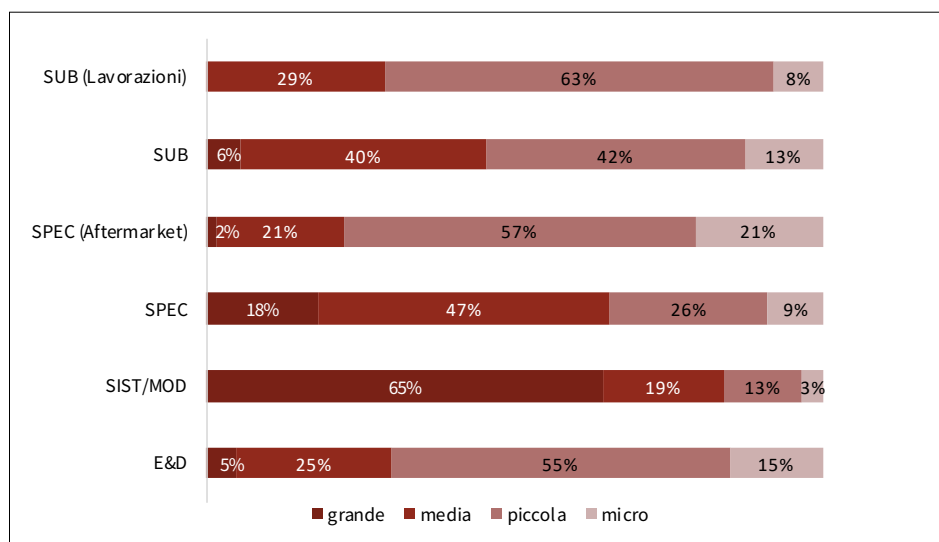
⁷ Il 10% delle imprese rispondenti è rappresentato dagli specialisti dell'aftermarket, non riconducibili alla tradizionale classificazione per livelli di fornitura.

Figura 3.3 Imprese per classe di addetti. Confronto rispondenti e universo di riferimento (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

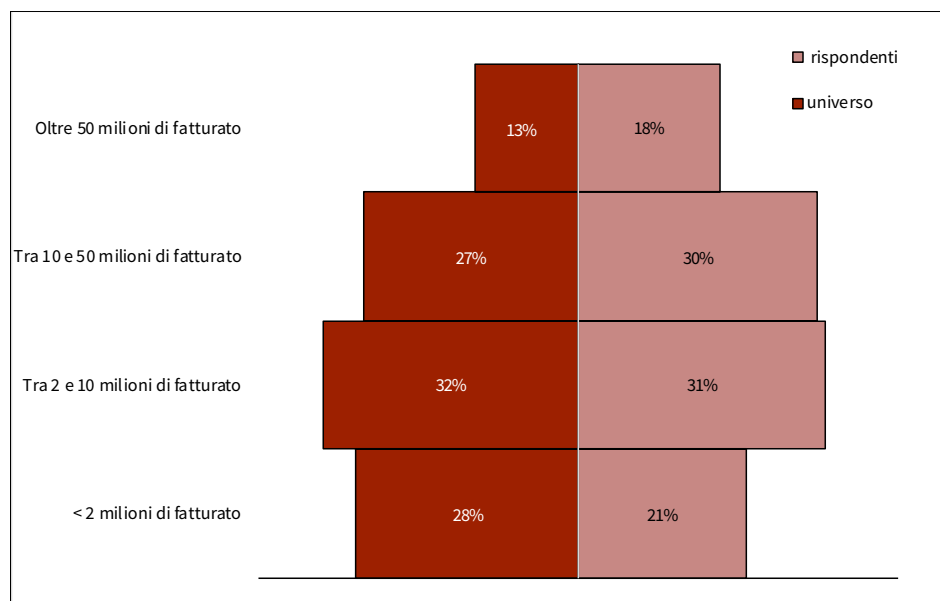
Figura 3.4 Distribuzione delle imprese rispondenti per dimensione e categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

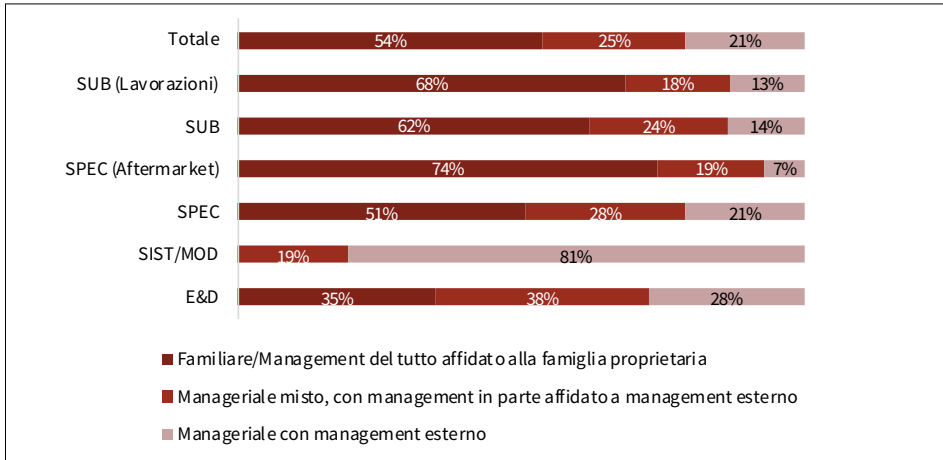
Dal raffronto con l'edizione precedente dell'Osservatorio traspare un complesso di imprese rispondenti che genera minore ricchezza: resta immutata la quota con fatturato superiore ai 50mln di €, mentre si riducono lievemente i pesi di quelle complessivamente riconducibili alla fascia 2-50mln di €, a favore della crescita delle imprese con il giro di affari più contenuto, inferiore a 2mln di €, passate dal 19% della precedente edizione della ricerca al 21%.

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



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Figura 3.6 Distribuzione delle imprese rispondenti per tipologia di conduzione e categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Se nel sistema produttivo italiano predominano modelli di governance relativamente semplificati, con la prevalenza della gestione aziendale di impronta familiare, la componentistica automotive rispecchia tale peculiarità, pur con un quadro eterogeneo a seconda della dimensione e delle categorie di fornitori considerati. Per oltre un’impresa su due, infatti, la conduzione dell’impresa è di tipo familiare o manageriale con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria.

Il sottoutilizzo di risorse manageriali esterne è marcato tra gli specialisti aftermarket (solo un’impresa su quattro con management in tutto o in parte esterno), e tra i subfornitori, comprese le attività delle lavorazioni. Gli specialisti si distribuiscono equamente tra un modello organizzativo che vede la gestione ricondotta alla famiglia imprenditoriale e il ricorso al management esterno, mentre le attività di E&D si distinguono invece per una quota elevata di imprese con manager che non fanno parte della famiglia inseriti in ruoli apicali. Infine, per i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi, ampiamente facenti parte di gruppi esteri e di dimensione prevalente medio-grande, la struttura organizzativa è unicamente quella con management esterno (l’81%) e misto (il 19%).

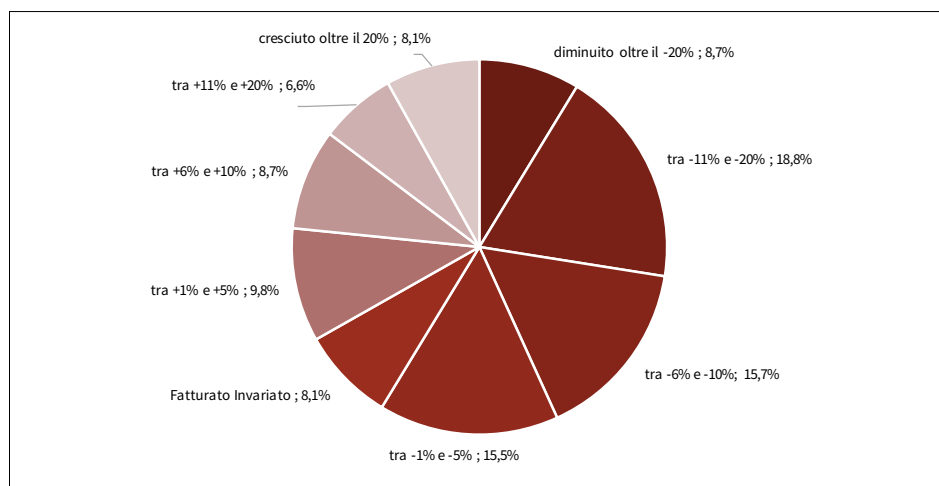
Del resto, i risultati dell’indagine danno conferma del fatto che la scelta di affidare totalmente o con una formula mista a manager esterni la conduzione dell’impresa è profondamente condizionata dalla dimensione aziendale, dal momento che il ricorso a risorse manageriali esterne passa da un’incidenza del 23% e del 27% rispettivamente nelle micro e piccole imprese, fino ad arrivare al 58% nelle medie e al 90% nelle grandi.

La gestione manageriale con management esterno all'impresa o misto si associa altresì all'appartenenza a gruppi: se nelle imprese indipendenti solo il 30% ricorre a manager esterni, tale percentuale sale al 77% nel caso di appartenenza a un gruppo, in specie se estero (il 91%).

3.5 Dinamiche del fatturato nella filiera

L'indagine condotta ha restituito l'istantanea di una filiera della componentistica in grande difficoltà; dopo la decelerazione evidenziata nel 2018 per molti segmenti del settore, il saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di decremento del fatturato espresse dalle imprese è risultato pari al -26%, derivante da un numero di attività con giro d'affari in riduzione notevolmente accresciuto (il 59% a fronte del 35% dell'anno precedente), a svantaggio delle attività con fatturato in espansione (un'impresa su tre, rispetto al 54% del 2018). Completa il campione l'8% di imprese che ha dichiarato un fatturato sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente.

Figura 3.7 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo (2019/18)

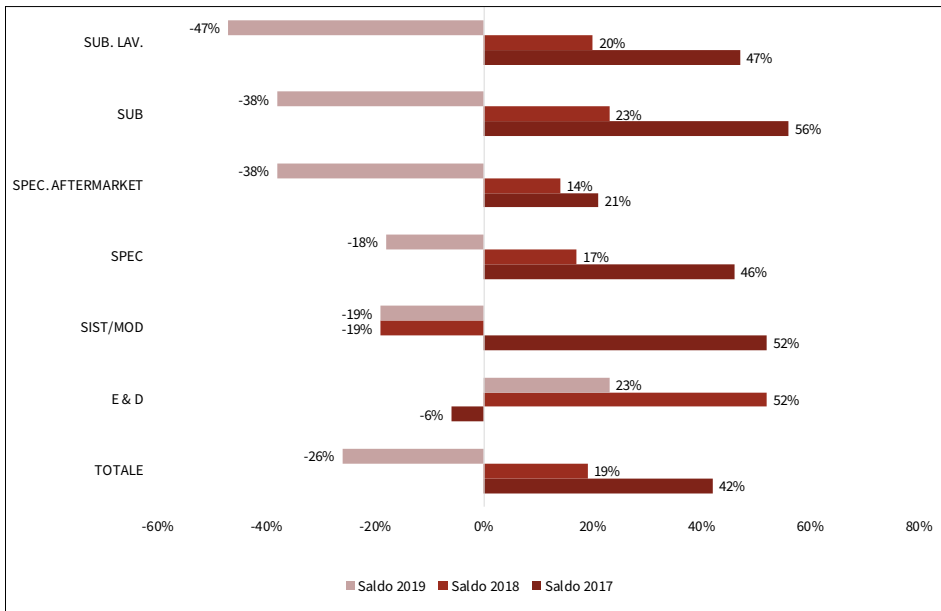


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

L'analisi del trend del fatturato per intensità delle variazioni e per categoria di fornitori dà evidenza di una crisi del settore divenuta acuta e pervasiva: in primo luogo, per il secondo anno consecutivo cresce progressivamente la quota di imprese che denunciano una riduzione del giro di affari superiore al 10%, passate dall'11% del 2017, al 17% dell'anno successivo e al 27% del 2019; le difficoltà, poi, sono manifestate da quasi tutti i segmenti

della componentistica, ma con più veemenza dai cluster delle attività delle lavorazioni (saldo del -47%, tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato), dai subfornitori e dagli specialisti aftermarket (entrambi -38%), che nella precedente rilevazione avevano continuato a caratterizzarsi per una dinamica espansiva; al contempo, per quanto riguarda i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi, si ripete esattamente la performance dell'edizione precedente (saldo del -19%), potendosi ora affermare che la decrescita per i *Tier I*, messa in luce nel 2018, si è riverberata successivamente su tutti i livelli della filiera.

Figura 3.8 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato per categoria (anni 2017-19)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

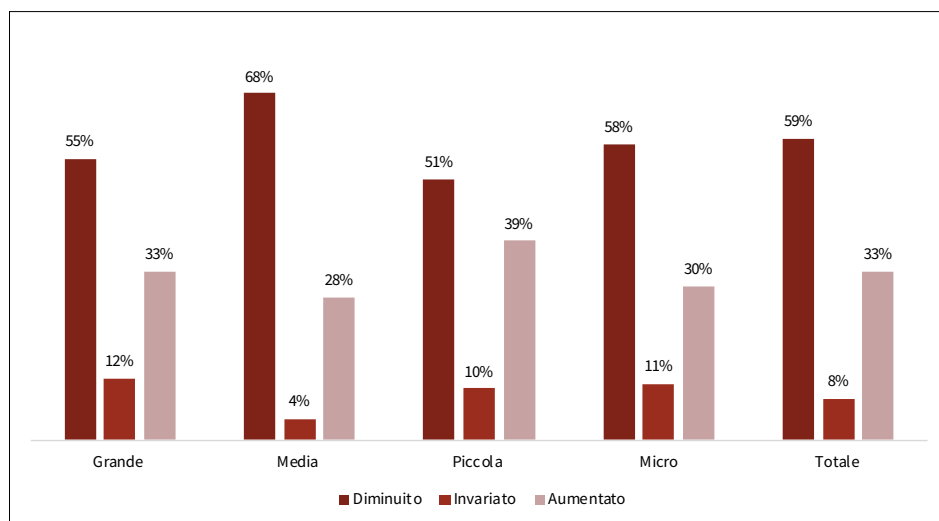
Le difficoltà si rilevano anche per il segmento degli specialisti (-18%), mentre unica eccezione nel panorama di complessivo rallentamento della filiera è rappresentato dalle attività di Engineering & Design (saldo del +23%), che rinforzano la ripresa significativa avviata a partire dal 2018.

D'altronde, comprova tali risultati la variazione di fatturato, stimata a partire dalle dichiarazioni puntuali delle imprese o dai bilanci aziendali depositati presso le Camere di commercio, pari al -7,3% per l'insieme dei rispondenti (era del + 3,7% nel 2018), con una flessione particolarmente marcata per gli specialisti (-8,8%), nonostante le buone performance dei

sottocluster del motorsport, della mobilità elettrica e della telematica, per i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,1%) e per i subfornitori delle lavorazioni (-8,0%), a cui fa da contrappeso la crescita del 3,7% per gli E&D.

Pur in un quadro negativo, osservando il campione dei rispondenti per classi dimensionali, per il secondo anno consecutivo la prestazione migliore è registrata dalle piccole imprese (saldo del -12% e il 39% di attività con fatturato in crescita), mentre sul fronte diametralmente opposto, emerge una maggiore debolezza per l'insieme delle medie imprese (-40%).

Figura 3.9 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato per dimensione d'impresa (anni 2017-19)

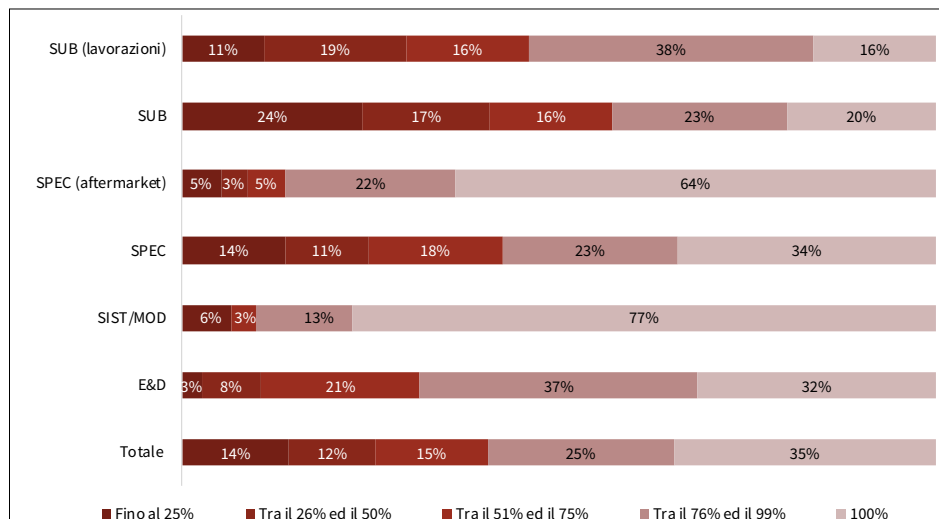


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Anche nell'attuale edizione dell'Osservatorio risulta in fase di sostanziale equilibrio il processo di diversificazione settoriale: la quota di imprese con ricavi derivanti in misura maggioritaria dal settore automotive si è assestata al 75%, in crescita rispetto allo scorso anno (era il 73%) ma con un peso leggermente inferiore, che si avvicina a quanto rilevato nel biennio 2015-16 (il 77%).

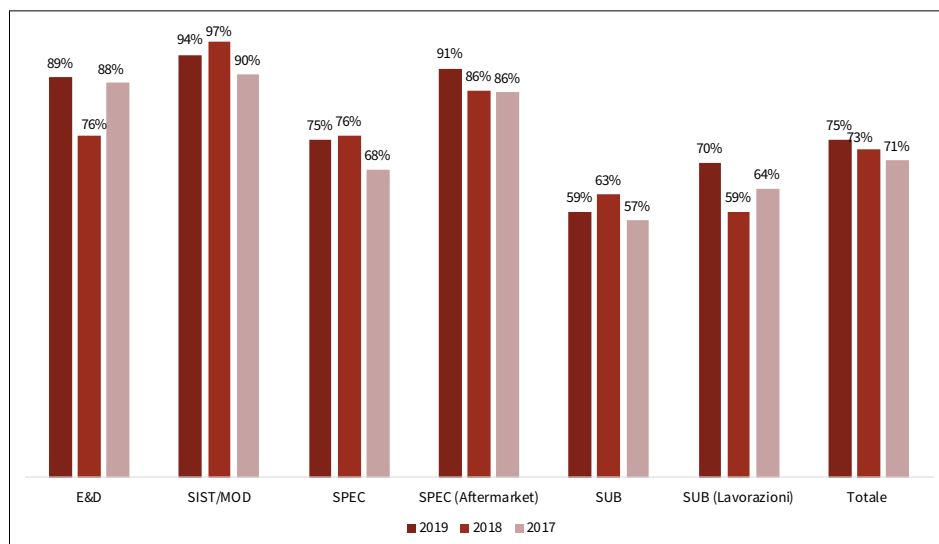
Nella disamina del grado di dipendenza dal settore automotive, va evidenziato che nel 2019 torna a diminuire la quota di imprese con fatturato generato in misura totale dal settore auto (in media il 35% a fronte del 38% dell'anno precedente), trasversalmente a più settori della filiera: per i sistemisti e modulistasi tale quota passa dall'84% al 77% e per gli specialisti dal 40% al 34%, mentre gli specialisti aftermarket rappresentano l'unico segmento con un'accresciuta dipendenza totale dall'automotive.

Figura 3.10 Fatturato automotive per categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Figura 3.11 Quota di imprese con fatturato automotive superiore al 50% sul fatturato totale (anni 2017-19)

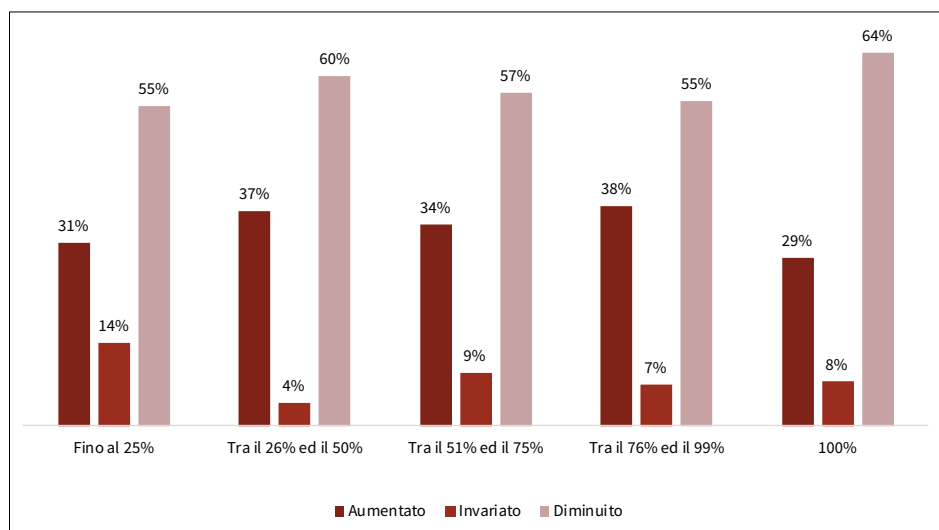


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nella scala di gradazioni di dipendenza dall'automotive, guardando la quota di imprese con fatturato destinato a questo settore superiore al 50% del totale, emerge una maggiore dipendenza rispetto all'anno precedente, oltre che per gli specialisti aftermarket, soprattutto per gli E&D e per i subfornitori delle lavorazioni.

In linea con quanto riscontrato in passato, le imprese interessate da una tendenziale minore dipendenza dal settore automotive invece si concentrano nel segmento dei subfornitori, dove il 41% degli operatori (erano il 37% nel 2018) orienta in misura maggioritaria il proprio business e le proprie forniture su comparti diversi. Se si analizzano congiuntamente quota di fatturato automotive e andamento dei ricavi, si riscontra la quota più elevata di imprese con fatturato in contrazione per le attività il cui giro d'affari deriva in toto dal comparto automotive, con un saldo fra aumento e diminuzione pari al -35%; le performance negative risultano più attenuate nel complesso quando il business orientato all'automotive risulta nettamente preponderante, compreso fra il 76% e il 99%, mentre leggermente penalizzati risultano i primi due quartili.

Figura 3.12 Andamento del fatturato delle imprese per quota di fatturato automotive (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

3.6 Addetti

Per l'insieme dei rispondenti, su complessivi circa 62.200 addetti, grazie alle dichiarazioni fornite dalle imprese, si stima in 45.400 unità il numero di risorse umane direttamente occupate per il mercato della componentistica autoveicolare, di cui il 5% assunto a tempo determinato; gli addetti automotive equivalgono pertanto in media al 73% del totale.

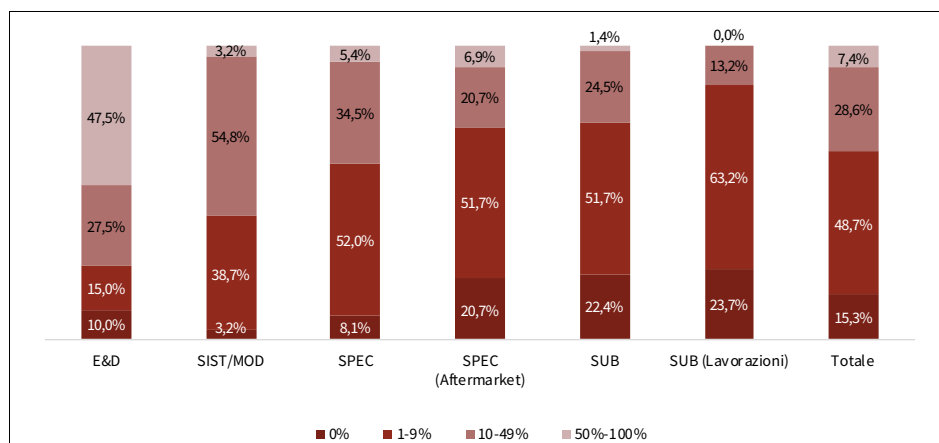
Il 52% delle imprese (erano il 56% nel 2018) impiega quasi la totalità degli addetti per il settore automotive; tale percentuale sale marcatamente per il cluster dei fornitori di moduli e integratori di sistemi (l'81%) e per gli specialisti aftermarket (il 66%), pur essendo inferiore a quanto riscontrato nella precedente edizione della ricerca. Per contro, la categoria dei subfornitori è quella con la quota più elevata di imprese (il 39%) con addetti in maggioranza operativi in settori diversi dall'auto.

Tabella 3.4 Distribuzione delle imprese per quota 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%	9,7%	17,5%	32,4%	23,2%	39,1%	31,4%	30,0%
Tra il 51% e il 95%	9,7%	32,5%	22,1%	10,7%	16,4%	14,3%	18,3%
Oltre il 95%	80,6%	50,0%	45,6%	66,1%	44,5%	54,3%	51,6%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Figura 3.13 Distribuzione delle imprese per categoria del fornitore e quota degli addetti laureati (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Il confronto con le passate edizioni della ricerca fa emergere una riduzione nel tempo, anche se non progressiva, delle imprese senza addetti laureati, passate dal 19% della rilevazione del 2015 al 15% per l'anno passato; rispetto alla rilevazione dello scorso anno, tale diminuzione è trasversale a quasi tutti i cluster indagati (solo i subfornitori non seguono questo andamento).

Complessivamente, si assesta a poco oltre il 7% la quota di imprese con più della metà di addetti con laurea ed è la categoria degli E&D che continua a distinguersi nettamente per elevati livelli di capitale umano (quasi la metà delle imprese con almeno la maggioranza degli addetti laureati).

Il gruppo più cospicuo è quello delle imprese aventi una quota di addetti laureati inferiore al 10%, anche se tra i fornitori di moduli e gli integratori di sistemi il 55% delle aziende risulta avere una quota di addetti laureati tra i lavoratori compresa tra il 10% e il 49%: anche gli specialisti si distinguono per una quota elevata di laureati, con il 40% di imprese con oltre il 10% di personale con istruzione universitaria.

Nella presente edizione dell'indagine è stato approfondito anche il tema delle figure professionali e delle competenze necessarie alle imprese per lo sviluppo di progetti connessi ai nuovi trend della mobilità e della difficoltà di reperimento delle stesse sul mercato. In una prospettiva a medio termine, nei prossimi cinque anni le imprese richiederanno nuove figure professionali e/o specifiche competenze soprattutto nelle aree di attività 'Processi produttivi' (il 69% delle aziende), 'Automazione' (il 57%) e 'Prodotti e materiali' (il 55%), nonché per lo sviluppo di software e app (il 52%). I tecnici specializzati rappresenteranno la figura di gran lunga più ricercata, specie per le attività di programmazione di macchinari a controllo numerico (il 77% delle figure professionali ricercati per questa area) e la manutenzione di robot (il 70%), mentre gli ingegneri e i progettisti saranno più coinvolti nella meccatronica (il 31%) e nei processi produttivi (il 29%). Nell'area 'Prodotti e materiali' una quota rilevante sarà da ricondurre a personale qualificato per R&S, mentre le figure manageriali saranno in media più richieste per l'area produzione. Infine, è previsto un ricorso a consulenti e altre figure professionali, individuate in via residuale rispetto a quelle sopracitate, in particolare per le attività di sviluppo di software e app (il 20%).

Le maggiori difficoltà di reperimento sono segnalate per l'area della meccatronica e automazione (rispettivamente il 45% e il 43% delle imprese riscontra difficoltà elevate), a fronte di minori ostacoli per l'area 'Prodotti e materiali' e 'Sviluppo di software e app'.

Da ultimo, per le imprese che hanno partecipato nel triennio passato o intendano partecipare nell'imminente futuro a progetti di sviluppo prodotto che utilizzano tecnologie connesse ai nuovi trend della mobilità, si evidenzia il ruolo fondamentale sia della formazione delle risorse umane interne per l'acquisizione delle competenze necessarie (il 54% delle imprese), sia del ricorso all'assunzione di risorse già in possesso di tali competenze (il 39%).

Come nelle precedenti edizioni dell'Osservatorio, il ruolo degli addetti impiegati in attività di R&S nella filiera della componentistica automotive verrà approfondito nel paragrafo dedicato al tema dell'innovazione.

3.7 Il mercato aftermarket

In un contesto in cui l'industria automobilistica è profondamente investita da innovazioni radicali, quali l'elettrificazione, la guida autonoma, e la connettività, con la componente tecnologica presente sugli autoveicoli aumentata considerevolmente nel tempo, al suo interno, nondimeno, anche il segmento del post-vendita vede gli operatori coinvolti in nuovi modelli di business, tesi a intercettare le traiettorie del mercato. Secondo i dati del Barometro Aftermarket, rilevazione statistica condotta dal Gruppo Componenti ANFIA su base mensile, il mercato dei ricambi automotive ha registrato nel 2019 una variazione finale complessiva del fatturato pari al +1,6%, soprattutto grazie alla ripresa della seconda parte dell'anno, consolidando la crescita rilevata nel 2018 (+0,8%); i primi sei mesi del 2020 vedono invece una drastica inversione della tendenza, con una pesante flessione del 27,6% a causa degli effetti dell'emergenza COVID-19.

In base ai risultati dell'indagine dell'Osservatorio nel 2019, la quota di operatori che ha dichiarato di operare nel segmento aftermarket è rimasta stabile al 67%, ma è salita leggermente la percentuale di imprese che operano su questo mercato realizzando un fatturato specifico superiore al 50% (il 30%, contro il 27% dell'anno precedente).

La lieve espansione del settore dei ricambi nel 2019 trova conferma anche nella media campionaria del fatturato generato dal mercato post-vendita, pari al 30,7% del totale, in aumento rispetto alla rilevazione dell'anno precedente, quando si attestava al 28,7%. Per le caratteristiche intrinseche all'attività, il 91% degli specialisti aftermarket, quota in aumento, deve a questo segmento la totalità o almeno i 3/4 del proprio fatturato; al contrario, meno di un'impresa su tre tra gli E&D può definirsi operativa su tale mercato, così come il 40% degli specialisti.

3.8 Relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles)

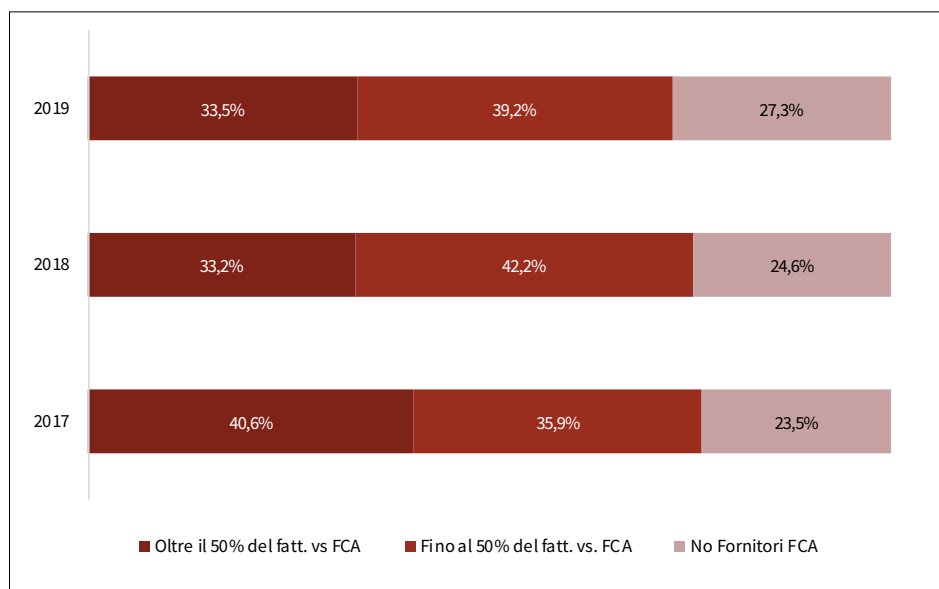
L'Osservatorio sulla componentistica italiana, costantemente e nel tempo, ha focalizzato l'attenzione sull'evoluzione del rapporto di dipendenza tra i produttori di componenti e il gruppo FCA; il tema si lega oggi indissolubilmente con le prospettive per la filiera derivanti dalle trattative tra i gruppi FCA e PSA, che sta portando in dirittura d'arrivo la costituzione della società Stellantis, con un'operazione che rappresenta una novità di

rilievo del sistema internazionale dell'automotive. Per il nuovo gruppo industriale ne deriveranno sinergie ed economie di scala, con l'unificazione di piattaforme per costruire i modelli, con conseguenti incertezze quanto alle ricadute sull'indotto italiano.

La rilevazione condotta palesa nel 2019 una riduzione, seppur contenuta, della dipendenza dal gruppo FCA, proseguendo il processo di riorganizzazione delle imprese della componentistica italiana come fornitrici di aziende estere.

Il gruppo FCA risulta direttamente o indirettamente nel portafoglio clienti per il 73% degli operatori, il valore più basso registrato nell'ultimo quinquennio, e tale contrazione risulta trasversale a quasi tutte le categorie dei componentisti, a partire dai fornitori di moduli e integratori di sistemi, agli specialisti, compresi quelli dell'aftermarket, e ai subfornitori, ad eccezione degli E&D (81% ha FCA tra i clienti) e dei subfornitori delle lavorazioni (l'84%), in controtendenza rispetto alla scorsa rilevazione.

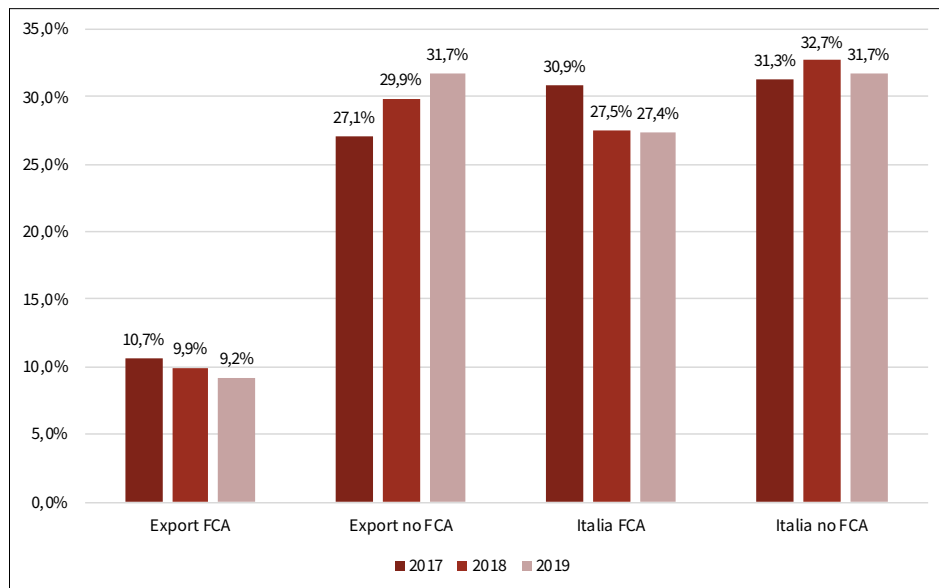
Figura 3.14 Ripartizione delle imprese per quota fatturato dal gruppo FCA (anni 2017-19, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

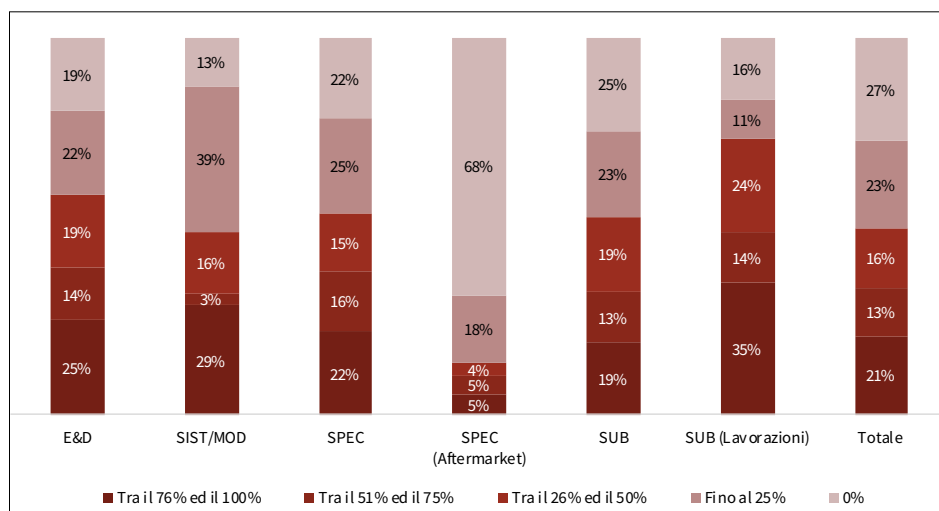
Scende lievemente anche la quota di ricavi generati da commesse del gruppo FCA (il 36,6% a fronte del 37,4% dell'anno precedente), contrazione dovuta alle vendite sul mercato estero, accompagnata da una sostanziale stabilità su quello domestico.

Figura 3.15 Ripartizione del fatturato per cliente finale (anni 2017-19, valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Figura 3.16 Ripartizione delle imprese per quota fatturato dal gruppo FCA per categoria del fornitore nel 2019



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Rispetto allo scorso anno, si assesta la quota di imprese per le quali il fatturato prodotto da vendite a FCA rappresenta oltre la metà dei ricavi (pari al 34%), peso tuttavia lontano dai valori riscontrati nel 2017 (il 41%). La quota di fatturato prodotto in misura maggioritaria da commesse verso FCA risulta irrisoria per gli specialisti aftermarket, di incidenza per i subfornitori delle lavorazioni e comunque superiore alla media campionaria per E&D e specialisti.

In via complementare, tra le imprese rispondenti risulta pari al 63,4% l'incidenza del fatturato derivante da vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori diversi dal gruppo FCA: tra i principali clienti più citati dalle imprese della componentistica risultano il gruppo Volkswagen AG (il 39% delle citazioni), Daimler Mercedes (il 14%) e gruppo PSA (il 13%).

3.9 L'internazionalizzazione

I dati del 2019 hanno convalidato il momento di difficoltà che sta attraversando l'intera economia globale con un rallentamento dei tassi di crescita sia della produzione industriale, sia del volume degli scambi commerciali.

In questi ultimi anni, lo scenario internazionale è stato ed è tuttora interessato da forti tensioni politico-economiche: il rallentamento di Paesi quali gli Stati Uniti e la Cina, la ancora non definita questione Brexit, la frenata dell'industria automobilistica, in particolare di quella tedesca e, non ultimo, il duro colpo inflitto dal lockdown dovuto all'emergenza sanitaria, sono elementi che hanno contribuito a determinare un quadro economico internazionale estremamente incerto, con un export in continuo rallentamento.

In questo contesto, le esportazioni di beni italiani nel 2019 e fino ai primi due mesi del 2020 sono risultate in crescita⁸ e la propensione all'export⁹ delle imprese italiane - che aveva registrato un aumento negli anni passati a fronte di bassi livelli della domanda interna - ad oggi sembra essersi stabilizzata.

Tuttavia, nello specifico, i mezzi di trasporto,¹⁰ che rappresentano il 10,5% delle esportazioni italiane, e al suo interno la voce «Autoveicoli, rimorchi e semi-rimorchi», che pesa il 7,5%, a causa dei noti cambiamenti strutturali che stanno riguardando tutto il comparto, hanno registrato una contrazione rispettivamente del 3% e del 5%. In particolare l'export di

8 Il 2019 si è chiuso con un aumento delle esportazioni di merci italiane del +2,3% per un totale di 476mld di € e una quota di mercato sul commercio mondiale stabile al 2,8% (fonte: ISTAT, Banca dati Coeweb).

9 La propensione all'export è il rapporto tra il valore delle esportazioni ed il valore aggiunto complessivo.

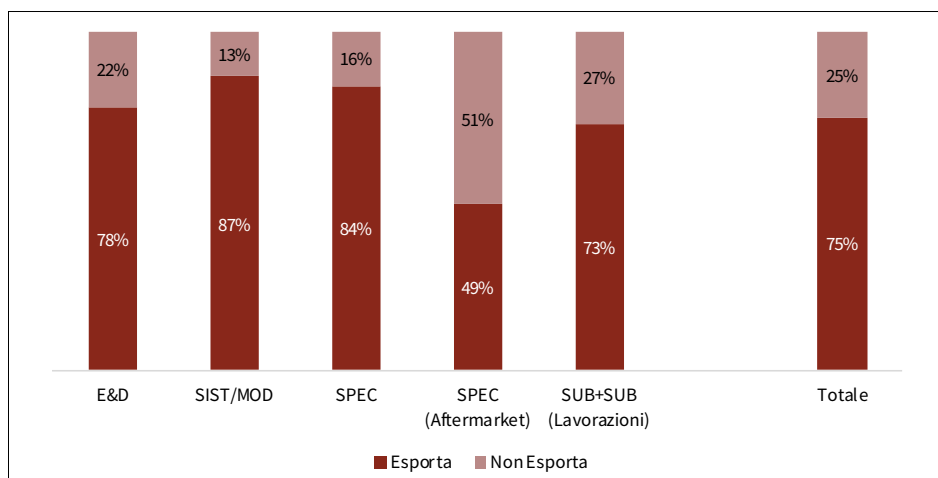
10 Secondo classificazione delle attività economiche ATECO 2007.

«parti ed accessori per autoveicoli e loro motori»¹¹ (codice ATECO 29.3) ha fatto segnare una flessione del -0,4% mentre la caduta delle vendite all'estero di autoveicoli è stata pari al -8%. Doveroso è, considerati gli eventi straordinari della prima metà del 2020, ai quali sarebbe anacronistico non fare riferimento, completare il quadro con gli ultimi dati disponibili sull'export italiano riguardanti il primo semestre: se il calo tendenziale delle esportazioni nel complesso è stato del 15%, ancor più negativa è risultata la variazione tendenziale delle esportazioni di autoveicoli, mentre le vendite all'estero di parti ed accessori per autoveicoli è pari al -20%.

Fatte queste dovute premesse, i dati relativi all'indagine dell'Osservatorio della componentistica automotive consegnano una percentuale di imprese che hanno dichiarato di aver esportato nell'anno pari al 74,9% - in leggero aumento rispetto alla precedente rilevazione e pressoché stabile rispetto al 2017.¹²

L'analisi per categorie di fornitori mostra come siano maggiormente i sistemisti e modulist e gli specialisti a rivolgere il proprio business oltre confine, rispettivamente 87% e 84%, insieme agli E&D, il 78% dei rispondenti. Fra i subfornitori esporta il 73% della categoria mentre si dimostrano poco *export-oriented* gli specialisti dell'aftermarket, con una percentuale di imprese che vendono nei mercati esteri pari al 49%.

Figura 3.17 Quota di imprese esportatrici per categorie di fornitori (anno 2019)



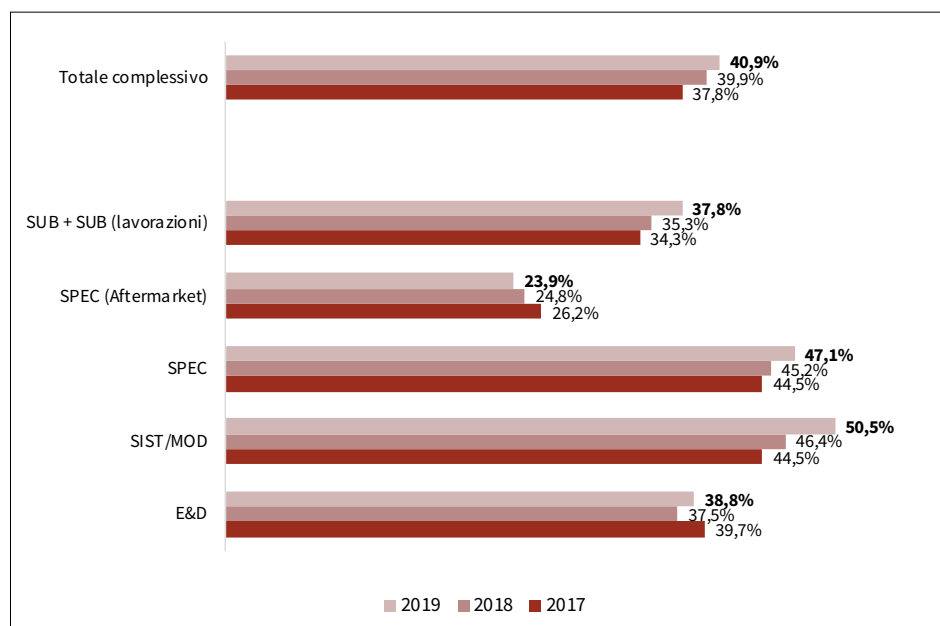
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

11 Rappresentano il 39% dell'export di «Autoveicoli, rimorchi e semi-rimorchi».

12 Era il 73,1% nel 2018 e il 74,7% nel 2017.

Tali caratterizzazioni si evidenziano anche se si esamina la quota di fatturato ascrivibile alle esportazioni: a fronte di una quota totale di fatturato estero pari al 40,9%, di un punto percentuale superiore a quella del 2018, il dato osservato per categorie di fornitori rivela come il contributo delle vendite estere sul giro d'affari sia più marcato per i sistemisti e modulisti e per gli specialisti, i quali generano sui mercati esteri rispettivamente il 50,5%, e 47,1% del loro fatturato e che hanno visto aumentare nel tempo tale incidenza. Pur rimanendo sotto il 40%, anche gli E&D e i subfornitori dichiarano una quota superiore a quanto rilevato nella precedente edizione, mentre gli specialisti dell'aftermarket, non solo risultano i meno orientati all'export ma hanno registrato una continua diminuzione di questa percentuale che è passata dal 29,6% del 2016, anno in cui è stata scorporata questa categoria,¹³ all'attuale 23,9%.

Figura 3.18 Quota di fatturato derivante dall'export per categorie di fornitori (anni 2017-19, valori %)

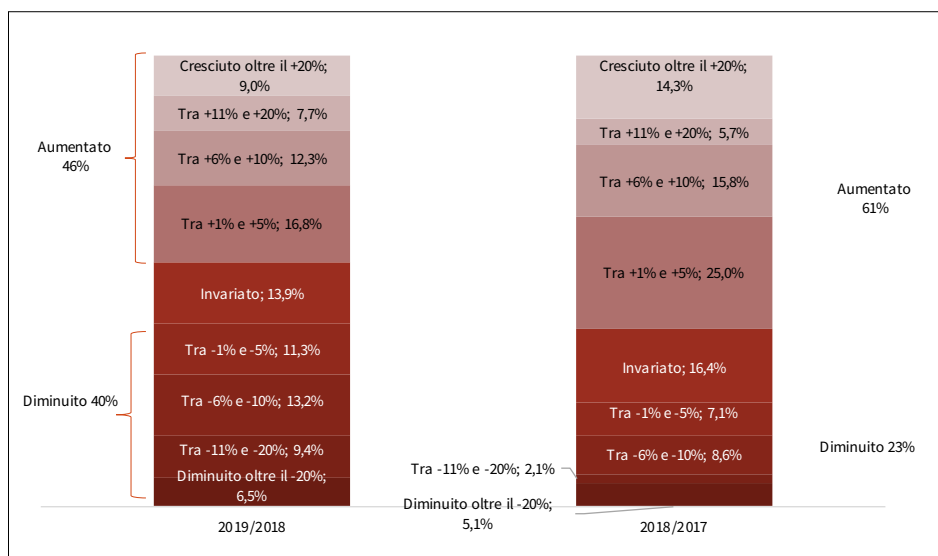


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

13 A partire dall'edizione 2017 dell'Osservatorio è stata posta sotto la lente d'ingrandimento, separata dalla categoria degli specialisti, quella degli 'specialisti dell'aftermarket'.

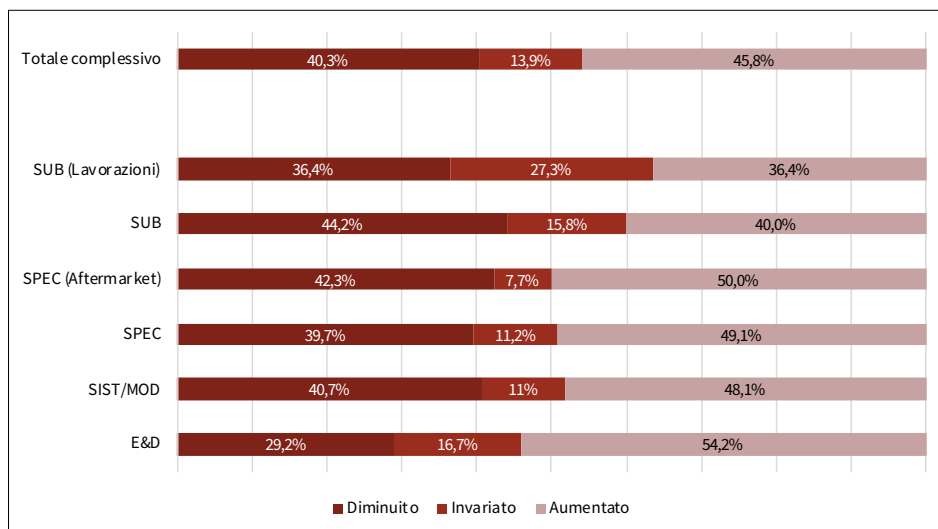
Scendendo nel dettaglio, le imprese che dichiarano un fatturato export in aumento rispetto al 2018 sono circa il 46% dei rispondenti, dato in forte peggioramento rispetto alla precedente rilevazione (era il 61%) e sono più che raddoppiate quelle con una perdita compresa tra il -6% e il -20%, indice di una evidente condizione di sofferenza delle vendite all'estero. Parimenti, all'estremo opposto, diminuisce la porzione di imprese il cui fatturato è aumentato del +20% che passa dal 14% al 9%. In ultimo, rispetto all'anno precedente, la variazione media del fatturato automotive estero risulta essere del +2,3% che, seppure positiva, è molto al disotto di quanto rilevato nei due anni precedenti (era +9,4% nel 2018 e +8,5% nel 2017).

Figura 3.19 Dichiarazioni sull'andamento del fatturato estero (variazione 2019/18 e 2018/17)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Figura 3.20 Dichiarazioni sull'andamento del fatturato estero per categorie di fornitori



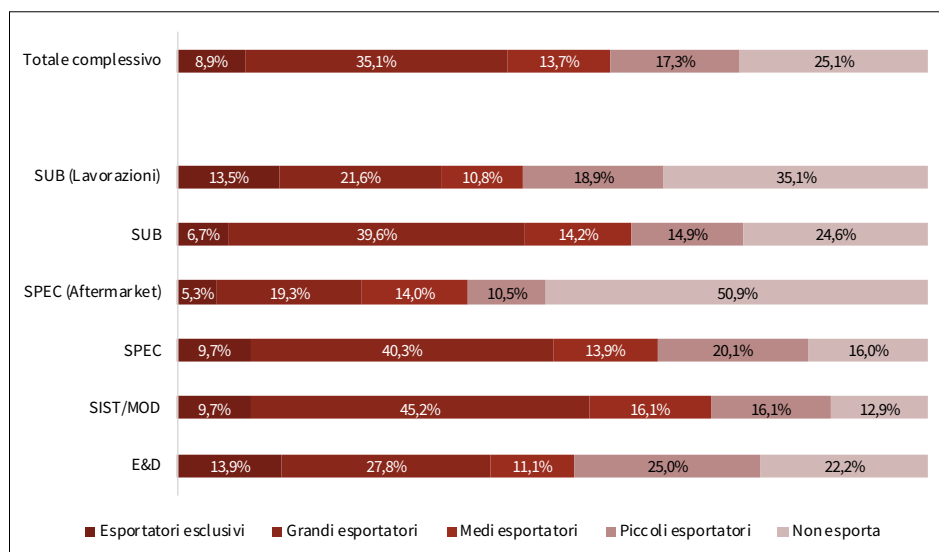
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Sulla base della quota di fatturato attribuibile alle vendite nei mercati esteri è possibile, inoltre, classificare le imprese in esportatori piccoli, medi, grandi ed esclusivi.¹⁴ Cresce dal 42% al 44% la quota delle imprese identificabili come esportatori 'grandi' o 'esclusivi', incremento che riguarda principalmente i subfornitori delle lavorazioni e gli specialisti, mentre scende di un punto percentuale quella dei medi esportatori - variazione attribuibile essenzialmente agli specialisti dell'aftermarket. Tendenzialmente stabile è il peso delle imprese con giro d'affari estero sotto il 25% del fatturato totale.

14 Tale classificazione definisce il grado di intensità dell'export delle imprese:

Tipologia di esportatore	% del fatturato riconducibile all'export
Esclusivo	Oltre il 75%
Grande	Tra il 50% e il 75%
Medio	Tra il 25% e il 50%
Piccolo	Meno del 25%

Figura 3.21 Grado di intensità dell'export per categorie di fornitori



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

La Germania e la Francia si confermano i principali partner economici dell'export italiano, indicate come principali Paesi di sbocco rispettivamente dal 25% e dal 14% delle imprese. Come nei precedenti anni, al terzo e al quarto posto si collocano la Polonia e la Spagna (9% e 5%) mentre, a seguire, si trovano gli Stati Uniti (meno del 4%).

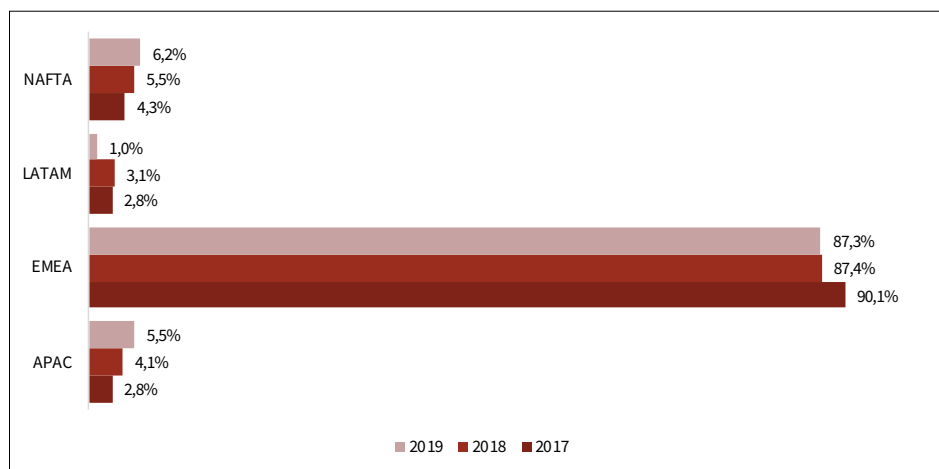
Allargando l'analisi alle macro-aree economico-commerciali,¹⁵ seppure l'EMEA resti la principale regione di destinazione dell'esportazioni italiane e mantenga stabile la propria rilevanza, crescono le quote di mercato nei Paesi del NAFTA (USA e Messico) e dell'Estremo Oriente; scende invece il peso dei Paesi Latino-Americani.

15 Per questa analisi si è fatto riferimento alla classificazione dei Paesi che riconosce le seguenti quattro aree economico-industriali:

- EMEA (Europe, Middle East e Africa)
- APAC (Russia, Far East e Australia)
- LATAM (Paesi Latino-Americani)
- NAFTA (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 3.22 Principali mercati esteri (anni 2017-19, valori % delle citazioni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Ad eccezione dei subfornitori (compresi quelli delle lavorazioni), cresce l'orientamento delle vendite verso i Paesi dell'area NAFTA, soprattutto per sistemisti e modulist (la cui quota passa dal 6,7% al 13,2%) e per gli Engineering & Design (dal 3,3% al 8,5%), mentre i mercati dell'Oriente attraggono in particolare gli specialisti dell'aftermarket e i subfornitori.

Per quanto attiene alle future operazioni di export, in linea generale si può rilevare una tendenziale perdita di attrattività dei Paesi europei a favore di quelli asiatici e, soprattutto, di quelli del Nord-America verso i quali mostrano maggiore interesse i modulist e sistemist, gli specialist e i subfornitori. Stessa tendenza si registra se si fa riferimento ai luoghi verso i quali le imprese stanno dirigendo i propri investimenti in termini di produzione, ad esclusione degli E&D e i subfornitori delle lavorazioni per i quali torna a salire la quota dell'area EMEA.

Tabella 3.5 Internazionalizzazione delle imprese per aree geografiche e categorie di fornitori (valori %)

		E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)
MERCATO ESTERO PER FATTURATO	APAC	21,3%	0,0%	3,8%	6,1%	5,9%	0,0%
	EMEA	70,2%	86,3%	89,6%	81,6%	88,8%	100,0%
	LATAM	0,0%	0,0%	1,4%	2,0%	0,6%	0,0%
	NAFTA	8,5%	13,7%	5,2%	10,2%	4,7%	0,0%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%
ORIENTAMENTO FUTURO EXPORT	APAC	28,6%	0,0%	15,0%	5,6%	10,1%	0,0%
	EMEA	50,0%	85,0%	67,3%	77,8%	77,2%	91,3%
	LATAM	3,6%	0,0%	0,9%	2,8%	1,3%	0,0%
	NAFTA	17,9%	15,0%	16,8%	13,9%	11,4%	8,7%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%
INVESTIMENTI FUTURI PRODUZIONE	APAC	37,5%	27,3%	15,7%	18,8%	18,8%	0,0%
	EMEA	43,8%	72,7%	60,8%	68,8%	62,5%	75,0%
	LATAM	0,0%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%
	NAFTA	18,8%	0,0%	23,5%	6,3%	18,8%	25,0%
	TOT.	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nell'intenzione di meglio comprendere gli approcci futuri, sono state messe sotto la lente di ingrandimento le risposte delle imprese esportatrici che hanno esplicitato i principali mercati di sbocco e contemporaneamente indicato l'orientamento futuro delle merci: dall'analisi emerge che il 43,5% resterà ancorato ai mercati nei quali già oggi posiziona prevalentemente il proprio business, il 35,2% si rivolgerà, quale partner commerciale prioritario, ad un nuovo Paese, mentre il restante il 21,3% ha in progetto di individuare nuove destinazioni, con una più ampia apertura all'estero. Considerando, infine, le imprese che non effettuano transazioni commerciali all'estero, il 28% dichiara l'intenzione di aprirsi ai mercati oltre confine, avendo in progetto future operazioni di export.

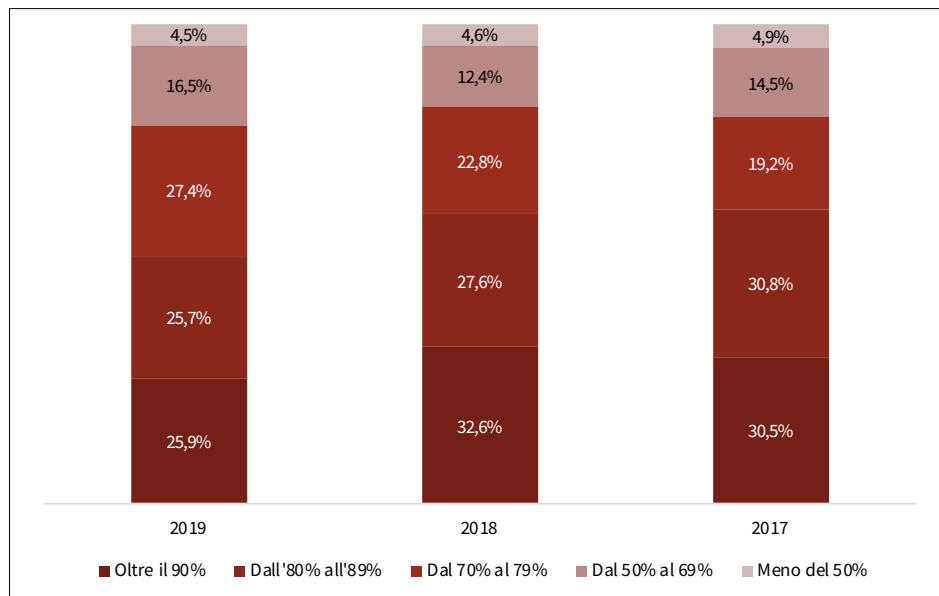
3.10 Saturazione della capacità produttiva

L'incertezza del contesto economico caratterizzato da una forte discontinuità della domanda ha avuto ripercussioni sul dimensionamento della capacità produttiva e sulla saturazione degli impianti.

I risultati dell'indagine, a questo riguardo, evidenziano un utilizzo medio degli impianti produttivi che decresce rispetto a quanto rilevato nelle

precedenti edizioni: infatti, la capacità produttiva nel 2019 risulta saturata mediamente al 76%, contro il 78% del 2018 e l'81% del 2017.

Figura 3.23 Distribuzione delle imprese per livello di saturazione della capacità produttiva (anni 2017-19)

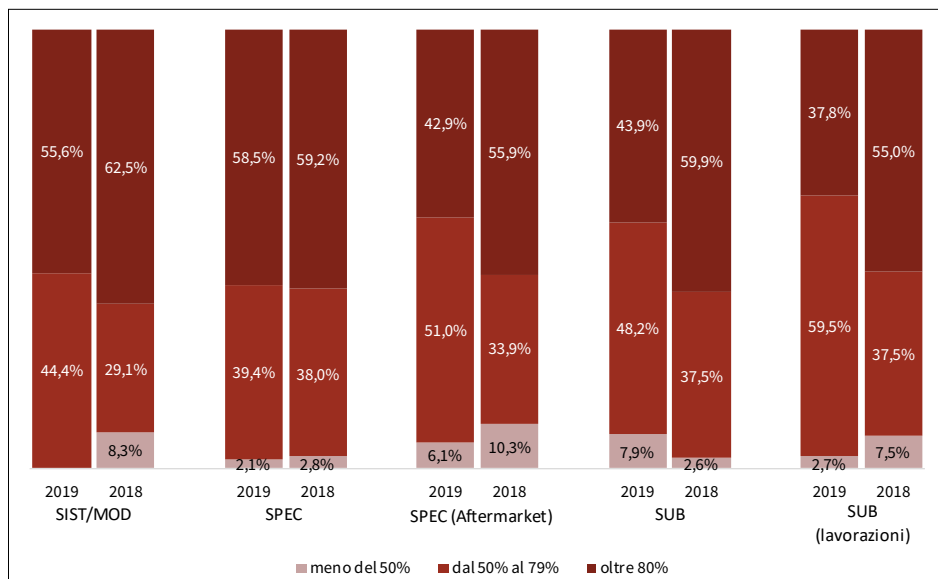


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Benché la maggioranza delle imprese, il 52%, abbia dichiarato un grado di saturazione superiore all'80%, tale percentuale è andata via via riducendosi nel corso dell'ultimo triennio, conseguenza diretta del calo registrato nel settore; risulta stabile invece la quota che dichiara un sottoutilizzo degli impianti al di sotto del 50% (il 5%).

Rispetto ai dati del 2018, sono i subfornitori delle lavorazioni a esplicitare una maggiore difficoltà a raggiungere livelli ottimali di saturazione: nel 62% dei casi non si va oltre l'80% di utilizzo degli impianti. Stabili i livelli per gli specialisti, mentre migliora quanto dichiarato dai sistemisti e modulist.

Figura 3.24 Distribuzione delle imprese per livello di saturazione della capacità produttiva e per categorie di fornitori (anni 2018-19)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

3.11 Innovazione

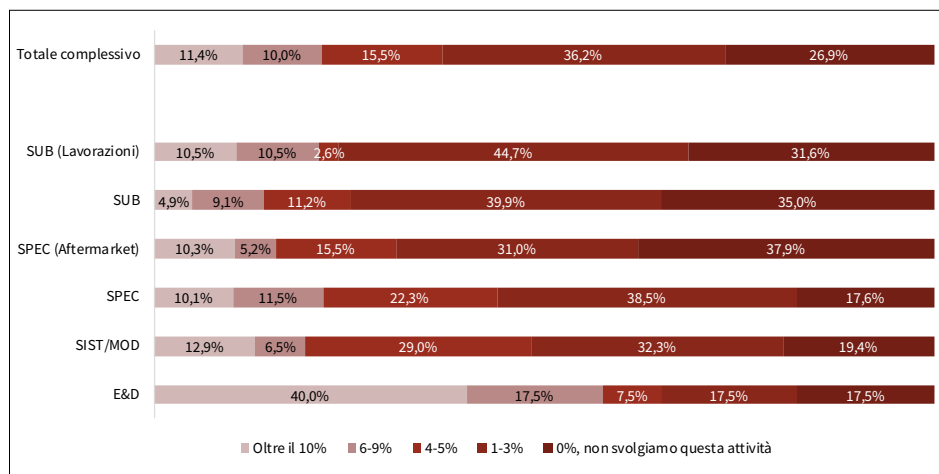
La fase di transizione che il settore automotive sta attraversando non può essere ignorata, pena la sopravvivenza stessa delle imprese; diventa quindi indispensabile agganciare le nuove direttrici dell'innovazione tecnologica e farle diventare il punto di forza delle strategie aziendali.

Le trasformazioni sociali e i nuovi atteggiamenti dei consumatori – si pensi al sempre più limitato interesse delle nuove generazioni verso il possesso del bene auto, alla diffusione di soluzioni di mobilità che prevedono l'utilizzo di mezzi alternativi e alle pressioni, di tipo regolatorio, che puntano alla riduzione sostanziale dell'impatto ambientale derivante dalla mobilità – dimostrano come sia importante investire in ricerca e sviluppo e come non sia più sufficiente innovare sulle sole caratteristiche tecniche e tecnologiche del veicolo, ma occorra guardare oltre.

In questi termini, i dati dell'Osservatorio registrano una filiera che, seppure ancora in forte difficoltà, sta dando alcuni segnali di consapevolezza. Rispetto al 2018 sale dal 69% al 73% la percentuale delle imprese che dichiara di destinare una quota del proprio fatturato alla R&S, assestandosi ai livelli del 2017 e, parallelamente, cresce il peso di coloro che in

tali attività investono più del 10% del proprio giro d'affari. Considerata la specificità dell'attività svolta, non sorprende che siano gli E&D, i sistemisti e modulatori e gli specialisti le tre categorie che maggiormente investono in innovazione, a conferma dei risultati delle precedenti edizioni, mentre risultano meno *innovation-oriented* le restanti.

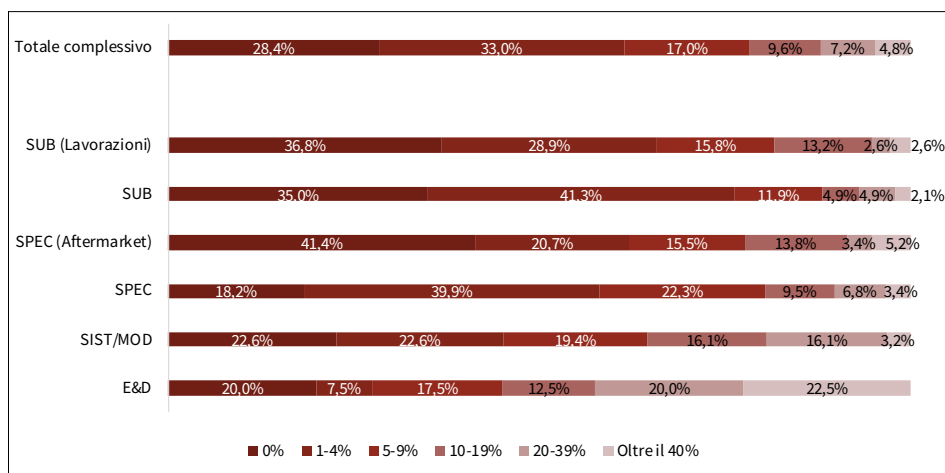
Figura 3.25 Quota di fatturato investita in R&S per categorie di fornitori (anno 2019)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

In leggero aumento anche la quota delle imprese con addetti impiegati in R&S che nel 2019 è pari al 72% a fronte del 69% della precedente rilevazione. All'interno delle diverse categorie, buona la performance degli E&D che vedono accrescere il numero di imprese con una percentuale di addetti impiegati in R&S superiore al 40%.

Figura 3.26 Quota di addetti impiegata in R&S per categorie di fornitori

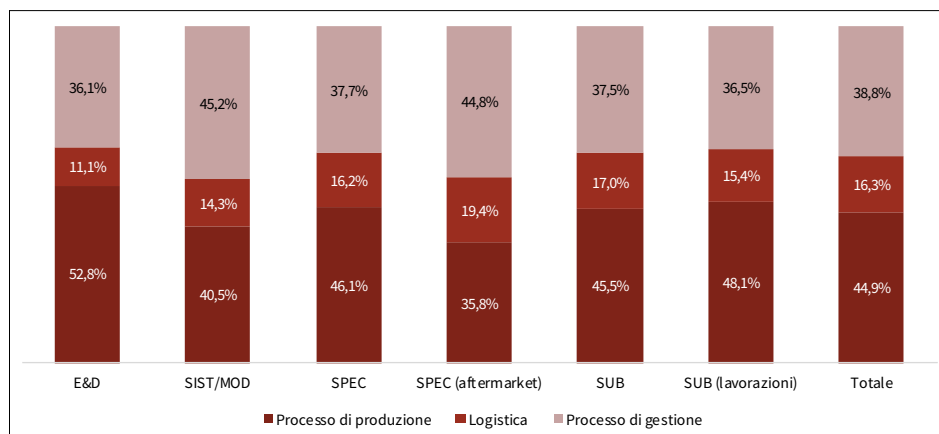


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nel complesso, è risultato che otto imprese su dieci hanno immesso sul mercato, nel triennio 2017-19, innovazioni, siano esse di processo e/o di prodotto, e di queste il 38% le ha introdotte entrambe.

Nello specifico, prodotti nuovi o significativamente migliorati sono stati introdotti, nel triennio, dal 43% delle imprese, con un parametro indicativo numerico di oltre 4mila unità, che per la maggior parte (il 66%) si è concretizzato in una innovazione per il mercato di riferimento in quanto non precedentemente immesse dai concorrenti. Parallelamente, il 75% ha dichiarato di aver effettuato innovazioni di processo e in quasi il 60% dei casi si è trattato di un processo nuovo per il mercato di riferimento.

Esaminando le tipologie di innovazione di processo, quelle che coinvolgono la produzione sono state introdotte dal 45% delle imprese, con un picco che porta tale percentuale al 53% per gli E&D; nel 16% dei casi l'innovazione di processo ha invece interessato i sistemi di logistica, i metodi di distribuzione o di fornitura, dove gli specialisti dell'aftermarket sono risultati i più incisivi; infine quasi quattro imprese su dieci hanno rivolto la propria attenzione al miglioramento e all'ottimizzazione di attività di supporto, quali la gestione degli acquisti o dei sistemi informatici, amministrativi e contabili.

Figura 3.27 Tipologia di innovazione di processo introdotta nel triennio 2017-19


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Il focus sulle scelte adottate mette in luce una maggiore apertura all'*open innovation* rispetto al passato per le innovazioni di processo; sebbene il ricorso all'*in-house* (il 58%) sia prevalente, si attivano maggiori collaborazioni con l'esterno, principalmente con altre imprese (il 31%), mentre rimangono ancora deboli le relazioni con altre istituzioni, tra cui le università, con le quali hanno maggiori interazioni le categorie dei sistemisti e modulist e degli E&D. Questi ultimi, si connotano per una maggiore propensione a svolgere innovazioni di processo *in-house*, senza alcun ricorso all'*outsourcing*, presente invece, in una certa misura, nelle scelte adottate da sistemisti e modulist. Più esposti nella ricerca di collaborazioni risultano i subfornitori delle lavorazioni e gli specialisti dell'*aftermarket*.

Anche quest'anno emerge come la ricerca di soluzioni innovative di prodotto sia largamente effettuata all'interno dell'impresa, confermando la bassa propensione al ricorso a collaborazioni o all'esternalizzazione: il 71% delle rispondenti dichiara di svolgere le attività di R&S *in-house* - percentuale che sale al 77% per gli specialisti dell'*aftermarket* - contro il 23% che realizza network collaborativi con altre imprese o istituzioni. Del tutto residuale il ricorso a progettazioni completamente affidate all'esterno (si distinguono solo gli E&D con un 6% di R&S in *outsourcing*).

Tabella 3.6 Soggetto che ha sviluppato l'innovazione di prodotto o di processo per categorie di fornitori (valore % sulle imprese innovatrici)

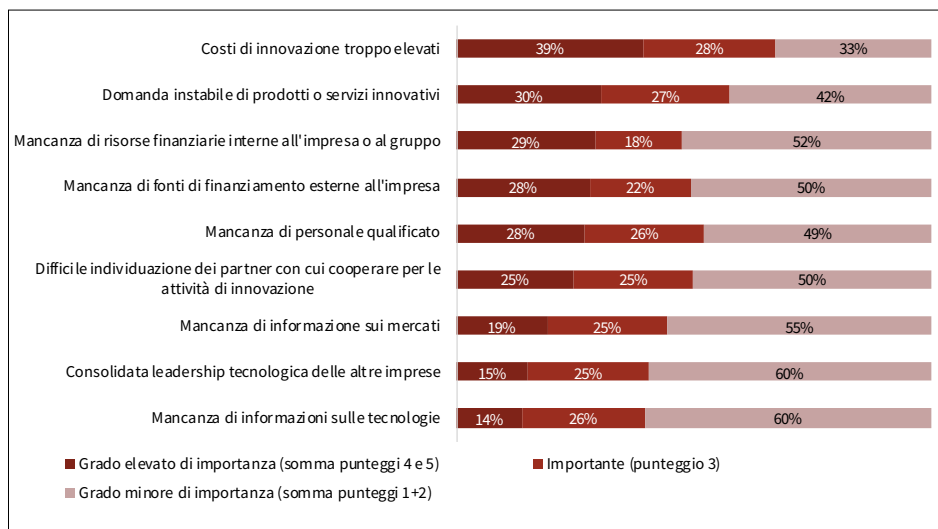
INNOVAZIONE		E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC Aftermarket	SUB	SUB lavorazioni	Totale
DI PRODOTTO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	70,6%	70,6%	68,7%	76,9%	74,1%	58,3%	71,0%
	- in collaborazione con altre imprese	11,8%	11,8%	20,9%	15,4%	18,5%	25,0%	18,1%
	- in collaborazione con altre istituzioni	11,8%	11,8%	6,0%	0,0%	1,9%	0,0%	4,7%
	- adattando o modificando prodotti sviluppati da altre imprese o istituzioni	0,0%	5,9%	3,0%	7,7%	1,9%	16,7%	4,1%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	5,9%	0,0%	1,5%	0,0%	3,7%	0,0%	2,1%
Totale		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
DI PROCESSO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	69,2%	45,5%	59,8%	47,4%	61,5%	51,7%	58,1%
	- in collaborazione con altre imprese	15,4%	27,3%	34,2%	36,8%	27,5%	41,4%	31,1%
	- in collaborazione con altre istituzioni	11,5%	9,1%	2,6%	5,3%	3,7%	0,0%	4,1%
	- adattando o modificando prodotti sviluppati da altre imprese o istituzioni	3,8%	4,5%	1,7%	2,6%	3,7%	6,9%	3,2%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,0%	13,6%	1,7%	7,9%	3,7%	0,0%	3,5%
Totale		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

La necessità di investire con crescente intensità nelle attività di innovazione si scontra con le difficoltà interne all'impresa e con alcune caratteristiche di contesto che di fatto rendono problematico pianificare una crescita aziendale stabile e continuativa. Per le imprese rispondenti all'indagine, nel triennio 2017-19 gli ostacoli alle attività di innovazione sono in primo luogo di natura finanziaria: i costi troppo elevati di innovazione (il 39% delle imprese ha dato alta rilevanza¹⁶ a questo ostacolo), la carenza di risorse finanziarie interne e di quelle esterne rappresentano i principali freni indicati dalle imprese. Fra gli ostacoli esterni spicca, per rilevanza, l'instabilità della domanda di prodotti o servizi innovativi mentre preoccupa meno la presenza di stabili leadership tecnologiche all'interno delle altre imprese. Cause interne all'azienda sono identificabili principalmente nella mancanza di personale qualificato e nella difficoltà di individuazione di partner con cui collaborare, a cui si aggiungono poi le carenze di informazione sui mercati e sulle tecnologie.

¹⁶ La domanda è stata formulata chiedendo di attribuire ad ogni fattore di ostacolo alle attività di innovazione un grado di importanza su una scala da 1 a 5 (1=poca importanza e 5=molta importanza).

Figura 3.28 Fattori di ostacolo alle attività di innovazione nel triennio



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

3.12 Prospettive

L'impatto della crisi economica, con il peggioramento del clima di fiducia per consumatori e imprese, ha seriamente compromesso l'andamento del comparto; la fase di incertezza e cambiamento nell'automotive era già iniziata prima della pandemia, conseguenza della transizione tecnologica del settore verso la mobilità sostenibile, ma lo scoppio dell'emergenza COVID-19 ha cambiato profondamente e aggravato il contesto economico, frenando i percorsi di sviluppo e le strategie che le imprese italiane stavano intraprendendo alla vigilia.

A rafforzare il quadro di incertezza per la filiera italiana, vi sono anche le incognite in merito all'impatto derivante sull'indotto dalla nascita del gruppo Stellantis, che potrebbe portare un aumento dei volumi, con ricadute positive per le imprese in grado di stare al passo con la svolta tecnologica ibrida ed elettrica che il gruppo intende portare avanti, ma che desta grande preoccupazione per l'annunciato utilizzo delle piattaforme PSA e la conseguente necessità per i fornitori di omologazione ai relativi standard.

Nell'arco temporale marzo-maggio 2020, periodo di somministrazione del questionario, le imprese dell'Osservatorio della componentistica sono state anche interrogate sulle opportunità e i rischi derivanti dalla fusione FCA-PSA.

Per il 73% delle imprese le nozze FCA-PSA rappresentano un'operazione favorevole per lo sviluppo della filiera, principalmente per il possibile aumento dei volumi di fornitura grazie alle piattaforme comuni (oltre il 50% delle risposte), ma anche per la presenza del nuovo gruppo su più mercati (il 25%), nonché per l'impulso che potrebbe essere dato alle collaborazioni tra imprese della catena di fornitura, motivate dall'esigenza di rispondere alle nuove richieste di un produttore globale (il 23%).

La percezione positiva nel ravvisare un'opportunità è trasversale a tutti i cluster indagati, con una maggiore evidenza per specialisti e subfornitori delle lavorazioni, e minore slancio per fornitori di moduli e integratori di sistemi e specialisti dell'aftermarket.

Domina invece la percezione dei rischi lo spostamento del baricentro decisionale verso l'estero (il 59% dei rispondenti), mentre per un'impresa su tre la maggiore preoccupazione deriva dalla possibile riduzione dei volumi di fornitura in Italia (32%). È residuale la posizione delle imprese della filiera per le quali l'incertezza prevalente deriva dall'impossibilità di essere presenti con più stabilimenti su più mercati o di rispondere alle esigenze di una produzione potenziale di 8/9mln di veicoli.

Le aspettative delle imprese sono complessivamente molto negative: quasi tre aziende su quattro (il 73,6%) prevedono un peggioramento della situazione economica, con un saldo di previsioni tra ottimisti e pessimisti pari al -47,2%. A differenza del recente passato, quando all'interno della filiera il clima di fiducia contagiava tutti gli attori della filiera, ma con intensità variabile a seconda dei categorie di fornitori considerati, le aspettative improntate al pessimismo sono similmente presenti in tutti i cluster della fornitura.

È stato, inoltre, chiesto quali recenti tensioni politico-economiche, a livello mondiale, potrebbero, nei fatti, influenzare o modificare maggiormente le strategie di posizionamento sui mercati esteri delle imprese che operano nel settore auto: le principali minacce per l'indotto, avvertite dal 64% delle imprese, derivano dal rallentamento del quadro economico in Germania, primo mercato dell'export italiano per i componenti, ma preoccupano anche il rallentamento della Cina (il 54%) e le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Ue (49%). Per il 28% delle imprese pesa sulle prospettive pure il futuro incerto delle relazioni tra Ue e Regno Unito, a seguito della Brexit.

3.13 Conclusioni

L'indagine condotta disegna una filiera interessata da una crisi del settore divenuta severa e diffusa; se nel 2018 si era evidenziato un rallentamento dell'espansione della componentistica automotive italiana, ma con un

quadro complessivamente ancora confortante, nell'anno successivo, ancora alla vigilia della congiuntura sfavorevole provocata dall'emergenza pandemica, sono emersi segnali di grande difficoltà.

La decrescita si è tradotta, in primis, nella variazione negativa del fatturato automotive, che ha interessato trasversalmente pressoché tutti i livelli e categorie della filiera: fanno eccezione gli E&D, in prima linea come protagonisti nell'intercettare i cambiamenti nel processo di ricomposizione che coinvolge la componentistica, e gli specialisti del motorsport. Complementare al calo di vendite e produzione, si palesa un peggioramento di utilizzo della capacità produttiva, con un valore di saturazione degli impianti mediamente mai così basso negli ultimi 5 anni.

Analogamente, le esportazioni consegnano una netta diminuzione della media del fatturato automotive prodotto sui mercati esteri, anche se si stabilizza nel tempo la quota di imprese esportatrici. In questi termini, non sembra esserci un reale cambiamento di strategia rispetto al passato: sebbene ci sia un leggero incremento verso i Paesi asiatici e del Nord-America, l'export rimane ancorato ai mercati di prossimità.

In un contesto economico incerto e caratterizzato da profonde trasformazioni dal punto di vista tecnologico e industriale, corresponsabile anche l'attuale crisi provocata dall'emergenza sanitaria COVID-19, le aspettative delle imprese per il 2020 risultano essere estremamente negative, con una previsione di forte peggioramento della situazione economica che interessa verosimilmente tutti i cluster.

A confermare il panorama di incertezza per la componentistica italiana, vi sono anche le incognite in merito all'impatto derivante sull'indotto dalla nascita del gruppo Stellantis: siamo in presenza di una filiera che, seppur in qualche misura più indipendente rispetto ad FCA al confronto con il recente passato, ha notevoli aspettative dalla fusione fra il gruppo italo-americano e PSA, auspicando nuove produzioni che possano dare slancio e opportunità alle imprese italiane del settore. È tuttavia un sistema produttivo che presenta ancora alcuni elementi strutturali di debolezza sui quali è opportuno intervenire per rispondere alle nuove richieste di un produttore globale: in particolare la contenuta dimensione media aziendale e il modello di conduzione prevalentemente familiare, con il sottoutilizzo di risorse manageriali esterne, specie tra i fornitori più lontani dal vertice della piramide di fornitura.

Dai risultati traspare complessivamente una filiera più consapevole delle azioni necessarie per stare al passo con la svolta tecnologica che stanno mettendo in atto i principali player dell'industria mondiale dell'auto, a cominciare da qualche segnale di irrobustimento del capitale umano, con la crescita nel tempo della quota di imprese con addetti laureati, degli operatori che dichiarano di destinare una quota del proprio fatturato alla R&S e, parallelamente, di quelli che investono in tali attività più del 10% del proprio giro d'affari. Del resto, se fra i principali ostacoli all'attività

di innovazione riscontrati dalle imprese sono riconoscibili in primo luogo quelli di origine finanziaria, permangono forti difficoltà legate alla mancanza di personale qualificato e di specifiche figure professionali, a dimostrare la centralità del tema dell'adeguatezza delle competenze nell'attuale fase di transizione. Si evidenzia inoltre una maggiore apertura all'*open innovation* rispetto al passato per le innovazioni di processo; sebbene il ricorso all'*in-house* sia prevalente, si attivano maggiori collaborazioni con l'esterno, principalmente con altre imprese, pur in un contesto di relazioni ancora deboli con altre istituzioni, tra cui le università.

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 2019, 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 vertice¹⁷ della catena di fornitura in qualità di *Tier I*, con stabilimenti collocati in prossimità degli stabilimenti del costruttore o, nel caso dei modulist, 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;

¹⁷ Viene utilizzata anche l'espressione di *Tier 0,5* per indicare fornitori di sistemi con un livello di integrazione particolarmente elevato con l'assemblatore.

- **specialisti (Telematica)**: si occupano di applicazioni legate all'infomobilità, ossia l'insieme dei dispositivi, dei sistemi e delle procedure che consentono, attraverso la raccolta, l'elaborazione e la distribuzione di informazioni, di migliorare la mobilità di persone e merci;
 - **specialisti (Mobilità elettrica)**: sono realtà che producono parti e componenti per la fornitura di veicoli elettrici (in alcuni casi si tratta di imprese già presenti con la produzione di componenti per veicoli a combustione interna, in altri di nuovi attori del settore). Rientrano anche in questa classificazione le aziende che realizzano infrastrutture (es. sistemi di ricarica) o servizi per il sistema di Mobilità (es. trasformazione dei veicoli con un kit dedicato);
 - **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.¹⁸
- 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.

¹⁸ Si tratta, ad esempio, di componenti come sedili, volantini, cinture di sicurezza e terminali di scarico.

Tabella 3.7 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)	

