

2 La componentistica automotive italiana

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

Sommario 2.1 Il campo di indagine e l'universo di riferimento. – 2.2 La metodologia d'indagine e lo strumento di ricerca. – 2.3 I numeri della filiera. – 2.4 Caratteristiche delle imprese intervistate. – 2.5 Dinamiche del fatturato. – 2.6 Addetti, competenze e nuovi fabbisogni. – 2.7 Il mercato aftermarket e il mercato primo impianto. – 2.8 Relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles) e impatto dell'operazione Stellantis. – 2.9 Internazionalizzazione. – 2.10 La saturazione della capacità produttiva. – 2.11 Innovazione. – 2.12 Prospettive e strategie d'impresa. – 2.13 Conclusioni.

2.1 Il campo di indagine e l'universo di riferimento

Come ogni anno, il lavoro prodotto congiuntamente dai tre partner di ricerca che collaborano alla redazione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana – Camera di commercio di Torino, ANFIA e Centro CAMI dell'Università Ca' Foscari Venezia – ha posto il focus sulle imprese italiane che producono parti, sistemi e componenti nonché su quante, trasversalmente, si occupano delle attività di ingegneria e design del veicolo.

Il perimetro di riferimento nel tempo è stato oggetto di un costante perfezionamento, nella consapevolezza che la filiera autoveicolare è per sua natura sempre più dinamica e deve rispondere ai cambiamenti che la mobilità sta vivendo, in primo luogo con i processi di elettrificazione e automazione del veicolo. Non a caso, fra i diversi segmenti della filiera, le aziende che producono parti e componenti per la fornitura di veicoli elettrici stanno iniziando a delinearci come categoria separata dagli specialisti nell'Osservatorio, mentre altri segmenti (ne sono un esempio gli specialisti dell'infomobilità e del motorsport) hanno già trovato negli anni una loro identità nell'ambito della componentistica automotive.

A livello quantitativo, l'universo di riferimento per l'edizione in corso mostra di avere ormai una dimensione consolidata e, a fronte delle periodiche operazioni di aggiornamento, si compone ad oggi di 2.203 imprese aventi sede legale in Italia.¹ L'attività di indagine è stata quindi anticipata e poi affiancata dall'annuale lavoro di revisione effettuato sul dataset, che ha consentito di eliminare le aziende cessate, di tenere conto delle operazioni

¹ Dato aggiornato e comprensivo delle imprese con data di iscrizione avvenuta nel corso del 2021 anche se, quest'ultime, non sono state raggiunte in fase di indagine. Per la definizione dei segmenti della filiera, che costituiscono tale universo, si veda l'Appendice al rapporto.

di fusione, acquisizione o scissione avvenute durante l'anno e di integrare il database con le nuove imprese iscritte presso le anagrafi camerali. Si conferma, infine, la scelta di tener conto quasi esclusivamente delle sole società di capitali, per poter attingere ai dati di bilancio e dimensionare più facilmente il valore economico della filiera, mentre sono state escluse le restanti forme giuridiche.

Infine, le dinamiche di sviluppo ed evoluzione in atto nella filiera tengono anche conto di cambiamenti relativi alla distribuzione geografica delle sedi d'impresa.

La maggior parte delle imprese della componentistica automotive converge numericamente nelle regioni del Nord Ovest, dove opera quasi il 62% delle imprese e nel Nord Est (il 21%), mentre è ancora poco incidente la presenza di sedi d'impresa nel Centro Italia (il 7,8%) e nel Sud, isole comprese (il 9,4%).

Nel Nord Ovest, il Piemonte resta la regione più rappresentativa, con il 33,5% del totale italiano (737 imprese), benché nell'ultimo quinquennio la sua incidenza si sia ridotta di oltre due punti percentuale, mentre la Lombardia, che oggi conta oltre 600 imprese e rappresenta il 27,4% dell'universo della filiera, cinque anni prima rappresentava il 25,7% delle imprese della filiera. Nel Nord Est, l'Emilia Romagna ha mantenuto stabile la quota di imprese appartenenti alla componentistica, mentre il Veneto ha aumentato di poco il suo peso percentuale (era pari al 7,2% nel 2016).

Figura 2.1 Distribuzione dei fornitori della componentistica per regione della sede legale d'impresa



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.2 La metodologia d'indagine e lo strumento di ricerca

Avviata nel mese di marzo 2021, la rilevazione è stata condotta per sette settimane consecutive, coinvolgendo tutte le imprese della filiera registrate nelle anagrafi camerali italiane al 31 dicembre 2020; sono state invece escluse le imprese del settore che hanno avviato l'attività nell'anno in corso, che saranno interessate dalla prossima indagine.

Attraverso l'impiego della piattaforma Limesurvey, che permette di realizzare questionari con diversi livelli di strutturazione e di gestire la somministrazione degli stessi in modalità online, è stato indirizzato ai Direttori Generali o agli Amministratori Delegati delle imprese un questionario contenente 36 domande organizzate in sette distinte sezioni tematiche, arricchite rispetto al passato dall'introduzione di alcuni nuovi temi indagati, secondo la seguente articolazione:

1. **Descrizione dell'impresa.** Ha l'obiettivo di fornire un profilo generale dell'impresa, individuando l'attività svolta, il radicamento nella filiera e il livello di posizionamento occupato nella piramide di fornitura, l'organizzazione, 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; indaga altresì la quota di fatturato derivante dalle vendite verso il gruppo FCA e PSA sul mercato domestico e su quello estero;
3. **Previsioni 2021 e strategie di impresa.** Sezione introdotta ex novo sulle attese in corso d'anno per il fatturato, gli ordinativi interni ed esteri e l'occupazione, nonché per approfondire le eventuali misure attuate dall'impresa a seguito dell'emergenza COVID-19 e i fattori che potrebbero condizionare le strategie di sviluppo nel prossimo biennio; alle imprese è stato chiesto di esprimersi sulle misure di sostegno alla filiera intraprese dal Governo e sugli eventuali problemi di approvvigionamento di materie prime e semilavorati riscontrati;
4. **Operazione Stellantis.** Ha lo scopo di valutare l'impatto sull'indotto derivante dall'avvenuta nascita nel nuovo gruppo industriale e le azioni da intraprendere o già intraprese dalle imprese per prepararsi al cambio di scenario;
5. **Innovazione.** Ha il fine di indagare l'introduzione di innovazioni di prodotto e di processo da parte delle imprese nell'anno passato e nell'ultimo triennio e gli eventuali ostacoli incontrati in tali attività;
6. **Relazioni inter-organizzative.** Contiene domande volte ad approfondire le principali collaborazioni instaurate dall'impresa e la frequenza e gli obiettivi delle interazioni;
7. **Posizionamento e trend.** Definisce la posizione sul mercato rispetto ai sistemi di alimentazione e indaga, con riguardo ai nuovi

trend tecnologici e al loro impatto sulla competitività, i percorsi di sviluppo posti in essere dalle imprese, specie in relazione al tema delle competenze e ai progetti in chiave Industria 4.0.

2.3 I numeri della filiera

Fra le prime informazioni che la rilevazione consente di ottenere, vi sono quelle relative alla dimensione economica e occupazionale delle imprese del settore. Al questionario di indagine, che contiene specifiche domande su fatturato, addetti e relative quote imputabili al settore automotive, viene affiancata una complementare attività *desk* di consultazione dei documenti disponibili presso le anagrafi camerali italiane (visure camerali e bilanci d'esercizio). In continuità con la metodologia degli anni passati, 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 (così come dichiarato nell'indagine) per le diverse categorie di fornitura.

Tabella 2.1 Fatturato e addetti automotive

	Imprese	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Fatturato auto	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	647	5.247	6.074	-13,6%	21.364	22.078	-3,2%
Subfornitori (Lavorazioni)	273	1.762	1.949	-9,6%	7.609	7.674	-0,8%
Specialisti*	623	21.580	24.551	-12,1%	72.185	73.279	-1,5%
Specialisti (Motorsport)	115	867	977	-11,3%	4.479	4.248	5,4%
Specialisti (Aftermarket)	283	2.426	2.610	-7,0%	8.988	9.040	-0,6%
Engineering & Design	173	952	1.022	-6,8%	8.108	7.692	5,4%
Sistemisti/ modulisti	89	11.934	13.656	-12,6%	38.732	39.983	-3,1%
TOTALE	2.203	44.768	50.839	-11,9%	161.465	163.994	-1,5%

* specialisti 'puri', telematica e mobilità elettrica

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Nell'anno 2020, le oltre 2.200 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive hanno impiegato nel settore 161.465 addetti e generato un fatturato, da esso direttamente derivante, pari a 44,8mld di €.

Rispetto all'anno precedente (quando già era stata registrata una variazione di fatturato rispetto al 2018 del -3,9%), il volume d'affari è ulteriormente calato dell'11,9%, accompagnato dalla contestuale diminuzione del numero di addetti destinati al settore (-1,5% a fronte del +0,6% del 2019).

Si tratta di un peggioramento che ha riguardato tutti i segmenti della filiera in modo più o meno consistente: le categorie con una riduzione del fatturato più modesta sono le imprese di Engineering & Design (-6,8%), gli specialisti aftermarket (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-9,6%), mentre il calo è più sostenuto per gli specialisti, inclusi quelli del motorsport (rispettivamente -12,1% e -11,3%), sistemisti e modulistri (-12,6%) e subfornitori (-13,6%).

La dinamica occupazionale rileva andamenti contrapposti: da un canto, l'aumento di addetti per E&D e motorsport (per entrambi pari al +5,4%), dall'altro la diminuzione che ha riguardato gli altri segmenti e, con particolare intensità, di nuovo sistemisti e modulistri (-3,1%) e subfornitori (-3,2%).

2.4 Caratteristiche delle imprese intervistate

All'indagine della presente edizione dell'Osservatorio hanno partecipato complessivamente 477 imprese della filiera, con un tasso di risposta del 21,7%, del tutto soddisfacente considerata la problematica fase congiunturale, profondamente segnata dall'emergenza sanitaria e accompagnata dalla difficoltà manifestata da alcune imprese nella raccolta di talune informazioni.

Tale aggregato, che conta circa 48.700 addetti, ha prodotto complessivamente un fatturato di 12,5mld di €, di cui 8,8 direttamente riconducibili al settore automotive.

In linea con i contenuti delle passate pubblicazioni della ricerca, il presente paragrafo è dedicato a illustrare le principali peculiarità delle imprese intervistate che emergono sia dalle risposte al questionario, sia dai dati che profilano le imprese, disponibili nelle anagrafi camerali, effettuando per alcune variabili un raffronto con l'universo di riferimento e con il campione dei rispondenti della scorsa rilevazione.

La distribuzione delle imprese tra regioni italiane per sede legale² conferma una partecipazione attiva e costante nel tempo per le imprese piemontesi (il 43,8%, 209 imprese) e per quelle lombarde (il 24,3%, 116), con un peso della ripartizione del Nord Ovest pari al 70% del totale, superiore a quella osservata nell'universo (il 62%), mentre la ripartizione del Nord Est mantiene la quota di 16,1%, con un aumento di incidenza rispetto alla precedente rilevazione per l'Emilia-Romagna (il 9,6%), a scapito del

² In tale analisi non si tiene conto dell'eventuale plurilocalizzazione di alcune attività imprenditoriali, aventi stabilimenti e unità locali presenti in più regioni del territorio italiano e all'estero.

Veneto (il 5,2%). Nelle regioni del Centro e Sud Italia sono degne di nota per peso le aziende toscane (il 3,6%), quelle abruzzesi (il 2,3%) e quelle campane (2,1%), mentre non hanno contribuito all'indagine attività delle regioni insulari.

Tabella 2.2 Ripartizione delle imprese rispondenti per regioni italiane (peso %)

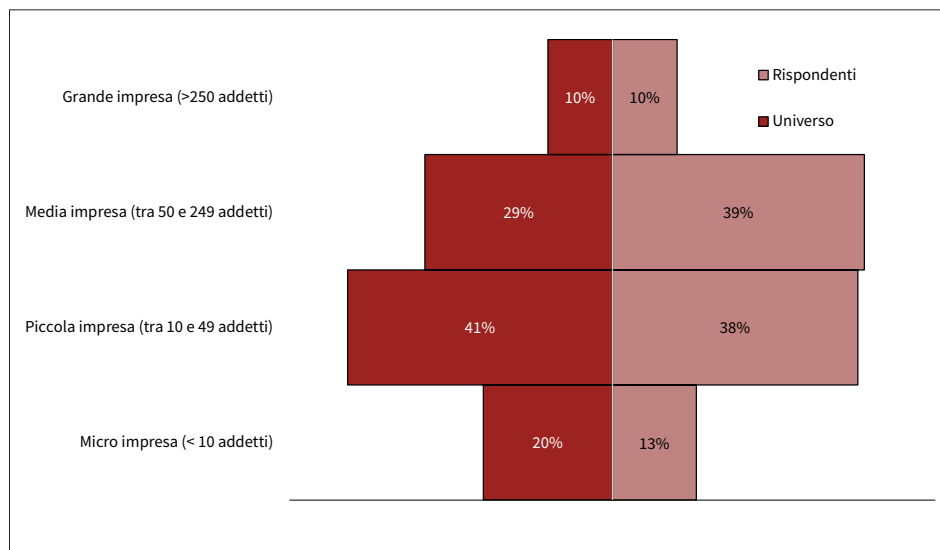
Imprese rispondenti	
Piemonte	43,8%
Lombardia	24,3%
Emilia-Romagna	9,6%
Veneto	5,2%
Toscana	3,6%
Abruzzo	2,3%
Campania	2,1%
Lazio	1,7%
Marche	1,5%
Puglia	1,3%
Liguria	1,0%
Umbria	0,8%
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	0,8%
Friuli Venezia Giulia	0,6%
Trentino-Alto Adige	0,6%
Basilicata	0,4%
Sicilia	0,2%
Calabria	0,0%
Molise	0,0%
Sardegna	0,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

L'osservazione per classi di addetti e di fatturato evidenzia nell'insieme, rispetto alla precedente rilevazione, una leggera riduzione della dimensione media delle imprese indagate e parimenti una diminuzione della quota di imprese con un giro di affari più elevato, essendosi ampliata la platea delle attività con relativi importi meno rilevanti.

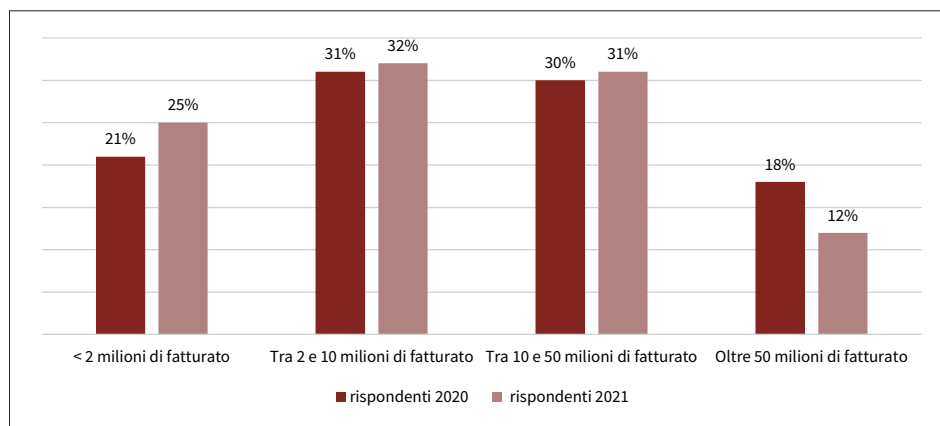
Se, al confronto con l'indagine del 2020, si è ridotta la quota delle grandi imprese che è corrispondente ora a quella dell'universo, la fascia più rappresentata, in questa rilevazione, è divenuta per la prima volta quella delle imprese tra 50 e 249 dipendenti (il 39% del totale), seguite dalle aziende con un'occupazione compresa tra i 10 e i 49 dipendenti (il 38%).

Figura 2.2 Imprese per classe di addetti. Confronto rispondenti e universo di riferimento (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

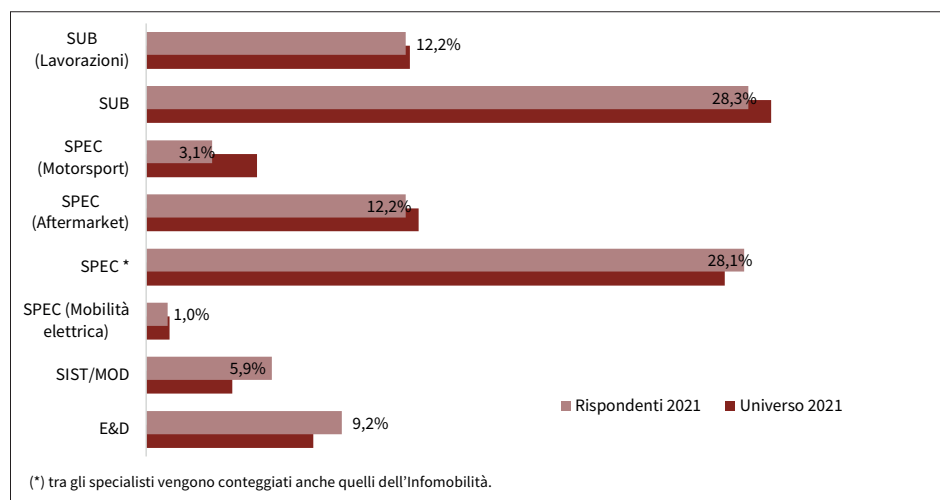
Figura 2.3 Imprese per classe di fatturato. Confronto rispondenti edizioni 2020 e 2021 (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Va evidenziato poi che, in un anno, le imprese indagate con oltre 50mln di fatturato sono passate dal 18% al 12% della presente rilevazione, a fronte della crescita più significativa della porzione delle imprese con meno di due milioni di fatturato, che arrivano a pesare un quarto del campione.

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



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Quanto dichiarato in sede di compilazione del questionario di indagine nel descrivere l'attività principale realizzata consente ogni anno di verificare l'attribuzione delle imprese rispondenti alle diverse categorie di fornitori, effettuata preliminarmente sull'universo attraverso più operazioni (controlli sulle singole posizioni imprenditoriali in base a quanto divulgato nei siti internet aziendali, alle attività dichiarate sulle visure camerali e al contatto telefonico diretto con alcune imprese).

Nel tempo, la distribuzione dei rispondenti tra i diversi segmenti è divenuta sempre più aderente all'universo, pur con una leggera sottorappresentazione dei subfornitori e degli specialisti aftermarket, e più rilevante per gli specialisti del motorsport; più consistenti, rispetto all'universo, sono invece le quote degli E&D e dei fornitori di moduli e integratori di sistemi che hanno partecipato all'indagine.

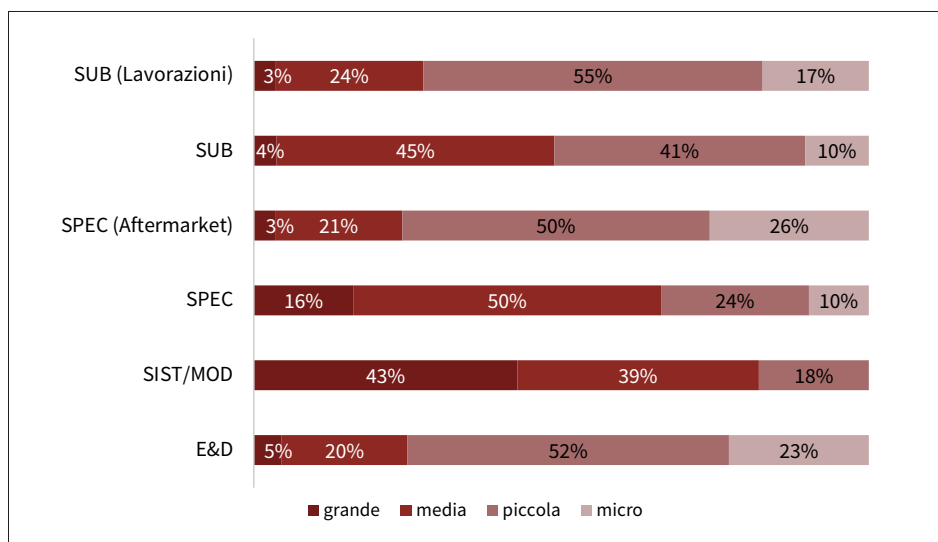
Rispetto alla precedente rilevazione, aumentano in particolare le quote di rispondenti appartenenti alle categorie subfornitori delle lavorazioni (il 12,2%, erano l'8,3%) e a quella degli E&D (il 9,2%, rispetto all'8,7% dell'anno precedente); per contro, è diminuito il contributo all'indagine

da parte dei subfornitori, passati dal 31,2% al 28,3% del totale, e dei fornitori di moduli e integratori di sistemi, scesi dal 6,8% al 5,9%.

Considerato che inizia a delinearasi come categoria separata dagli specialisti nell'Osservatorio, viene per la prima volta preso in esame separatamente nell'analisi del campione il segmento delle aziende che producono parti e componenti per la fornitura di veicoli elettrici (l'1% dei rispondenti³).

I diversi segmenti della filiera si distinguono per caratteristiche dimensionali proprie, confermate nelle rilevazioni condotte nei vari anni: da un canto, l'82% dei modulisti e sistemisti può definirsi medio o grande, e tra gli specialisti prevale la media dimensione (il 50%), dall'altro nel gruppo degli specialisti aftermarket, in quello dei subfornitori, comprese le attività delle lavorazioni, nonché tra gli E&D si impone l'impresa tra 10 e 49 addetti. Sono ancora gli specialisti aftermarket, insieme agli E&D, ad avere la quota più importante di micro imprese (pressoché un'impresa su quattro).

Figura 2.5 Distribuzione delle imprese rispondenti per dimensione e categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

3 A seguire e nei paragrafi successivi, con i relativi grafici e tabelle, le statistiche rilevate per gli specialisti della mobilità elettrica saranno aggregate a quelle della categoria generica degli specialisti, comprensiva anche delle imprese che si occupano di applicazioni legate alla infomobilità, dato l'esiguo numero di imprese di questo segmento.

Le imprese attive sin dalla loro origine o comunque da almeno 5 anni nel settore automotive rappresentano il 92,2% del campione: il 3,4% vi opera da meno di un lustro, mentre sale, rispetto alla scorsa rilevazione, la quota degli operatori attivi nell'automotive saltuariamente (il 4,4%), concentrati soprattutto tra i subfornitori.

Indagando il posizionamento nella piramide di fornitura, tra i rispondenti il 31% delle imprese si definisce *Tier I* (erano il 36% nella precedente rilevazione), livello cui è riconducibile quasi la totalità dei fornitori di moduli e integratori di sistemi (l'82%), il 52% degli E&D e il 49% degli specialisti, ma in generale la quota più rilevante di imprese (il 40%) ha dichiarato di operare come *Tier II*, mentre il restante 17% si colloca in posizioni inferiori.⁴

La maggior parte delle imprese (il 53%) 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 58%) e dai subfornitori *tout court* (il 56%), ma rispetto alla precedente rilevazione aumenta leggermente la quota di imprese che dichiara di operare su più posizioni (il 47%).

La ripartizione per natura giuridica, in aderenza con il passato, evidenzia la prevalenza delle società a responsabilità limitata con il 71% delle imprese, una lieve riduzione della presenza di società per azioni (il 27%), restando residuale la presenza di altre forme giuridiche in un Osservatorio che, tradizionalmente, si è concentrato sulle imprese più strutturate, tenute all'obbligo del deposito di bilancio.

Tra le realtà intervistate, il 29% appartiene a un gruppo industriale, in prevalenza con capogruppo estera, e rispetto alla rilevazione condotta lo scorso anno, sale la quota di imprese indipendenti. La distribuzione del campione per questa variabile è del tutto aderente a quanto emerso nelle precedenti rilevazioni. L'appartenenza a un gruppo risulta infatti nettamente diffusa tra i fornitori di moduli e sistemi (l'86% delle imprese), dove prevale il gruppo estero, e tra gli specialisti (il 45%), a fronte di una maggiore indipendenza da forme organizzative manifestata dai cluster dei subfornitori delle lavorazioni e da quello degli specialisti aftermarket.

⁴ Il 12% degli operatori che hanno risposto al questionario di indagine è costituito da imprese del segmento 'specialisti dell'aftermarket', che non possono essere ricondotti alla classificazione per livelli di fornitura.

Tabella 2.3 Appartenenza a un gruppo industriale (valori %)

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SPEC (Motorsport)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	77,3%	14,3%	59,0%	86,2%	80,0%	79,3%	91,4%	71,1%
Appartenenza a un gruppo	22,7%	85,7%	44,8%	13,8%	20,0%	20,7%	8,6%	28,9%
di cui:								
gruppo estero	11,4%	82,1%	22,4%	8,6%	6,7%	8,9%	1,7%	16,1%
gruppo italiano	11,4%	3,6%	22,4%	5,2%	13,3%	11,9%	6,9%	12,8%

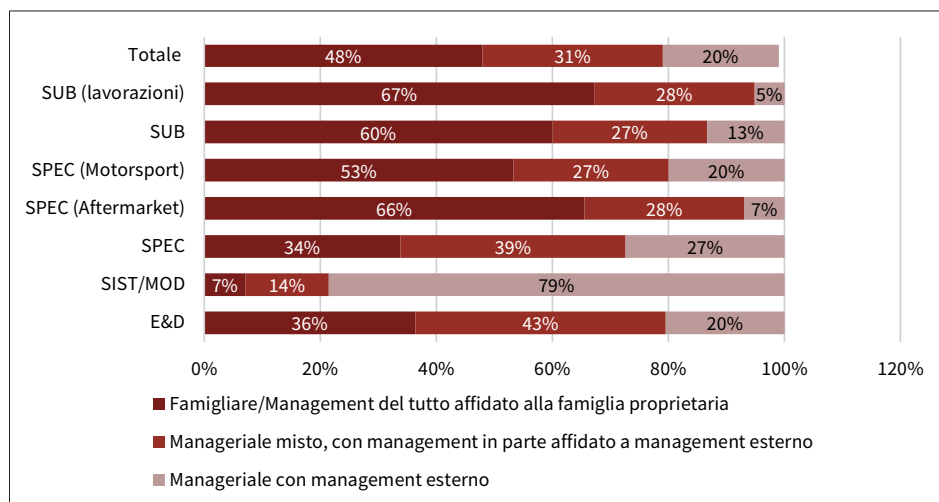
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Da alcune edizioni dell'Osservatorio, è stata introdotta nel questionario utilizzato come strumento di indagine anche una domanda sui modelli di governance adottati dalle imprese della componentistica automotive. Sebbene, rispetto alla precedente rilevazione, si confermi la prevalenza della gestione aziendale di tipo familiare e con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria (il 48%), la quota di imprese con questo modello diminuisce, a fronte della crescita del ricorso alla tipologia di conduzione di tipo manageriale misto con l'utilizzo anche di risorse esterne alla famiglia imprenditoriale di riferimento, e la sostanziale stabilità delle strutture organizzative con il solo apporto di manager esterni (il 20%).

Il modello di conduzione unicamente con manager esterni è del tutto prevalente tra i sistemisti e modulist (il 79%) e riguarda più di un quarto degli specialisti, tra i quali, insieme agli E&D (il 43%), vi è ampio impiego della tipologia di conduzione mista (il 39%).

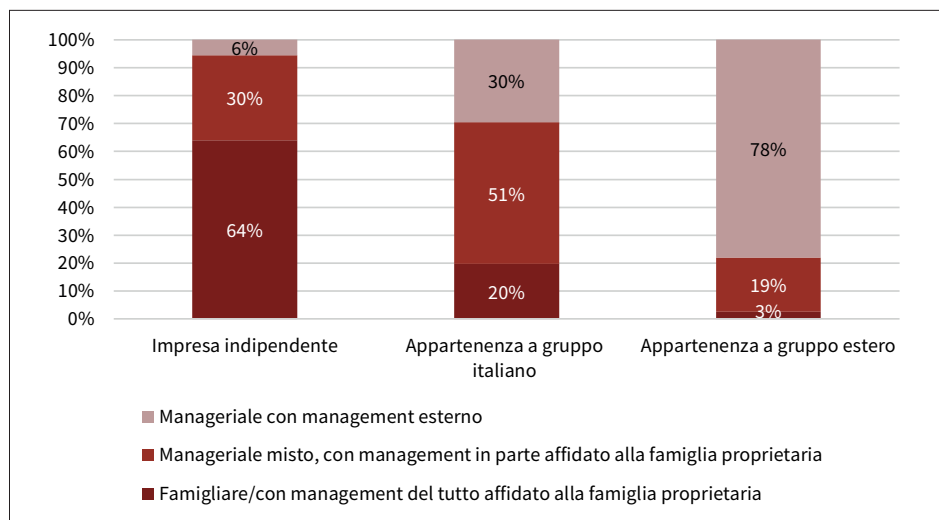
A caratterizzarsi per una quota elevata di imprese esclusivamente con componenti della famiglia inseriti nella struttura apicale, sono soprattutto le attività delle lavorazioni e gli specialisti aftermarket (per entrambe le categorie i 2/3 del campione), che peraltro sono i segmenti, insieme agli E&D, con la quota più elevata di micro-piccole imprese. Come già rilevato nella precedente edizione della ricerca, i dati che emergono danno evidenza dell'associazione diretta tra gestione manageriale esterna o mista e l'appartenenza delle imprese a gruppi industriali: in particolare, infatti, il ricorso esclusivo a manager esterni riguarda appena il 6% delle imprese indipendenti, ma arriva al 78% nel caso di appartenenza a una multinazionale estera, e al 30% nel caso di gruppo italiano, dove predomina il modello di gestione misto (il 51%).

Figura 2.6 Distribuzione delle imprese rispondenti per tipologia di conduzione e categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.7 Imprese rispondenti per tipologia di conduzione e modelli di organizzazione di impresa (valori %)



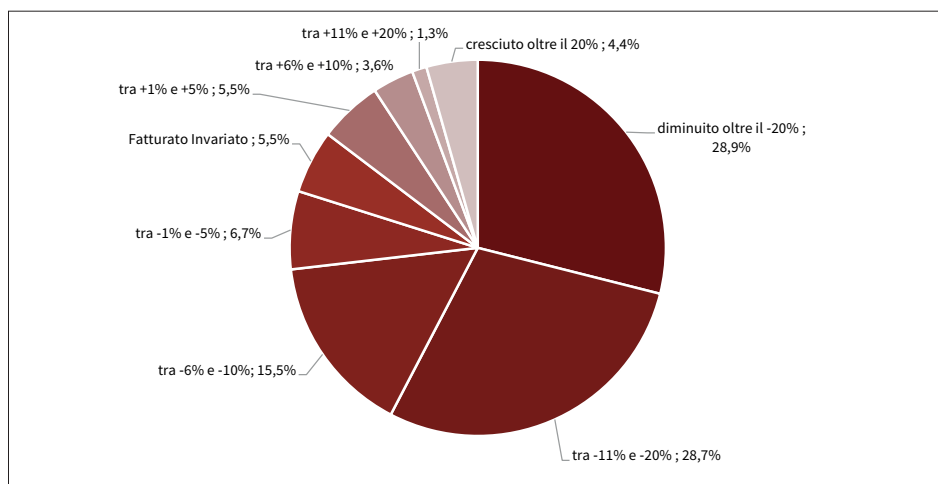
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.5 Dinamiche del fatturato

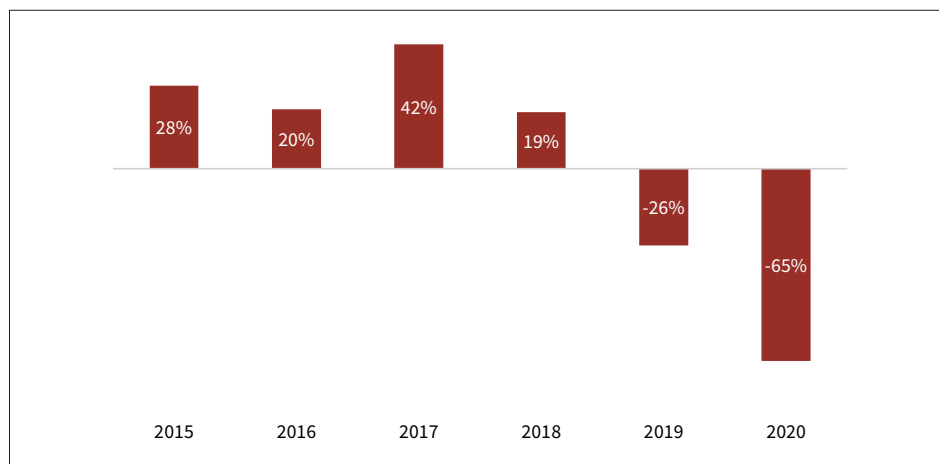
Le difficoltà, manifestatesi nella filiera già nel 2019, nell’anno della crisi pandemica che ha investito l’economia ad ogni livello, locale, nazionale e mondiale, sono esplose in tutta la loro gravità, con un impatto diretto sul fatturato del settore.

In base a come si sono espresse le imprese, emerge una drastica riduzione del saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di flessione del fatturato, nel 2019 già negativo: appena il 5% degli operatori ha denunciato un giro di affari sostanzialmente invariato rispetto all’anno precedente, mentre le imprese in fase di crescita e quelle in contrazione risultano rispettivamente il 15% e l’80%, da cui deriva un saldo del -65%.

Figura 2.8 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo (2020/19)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

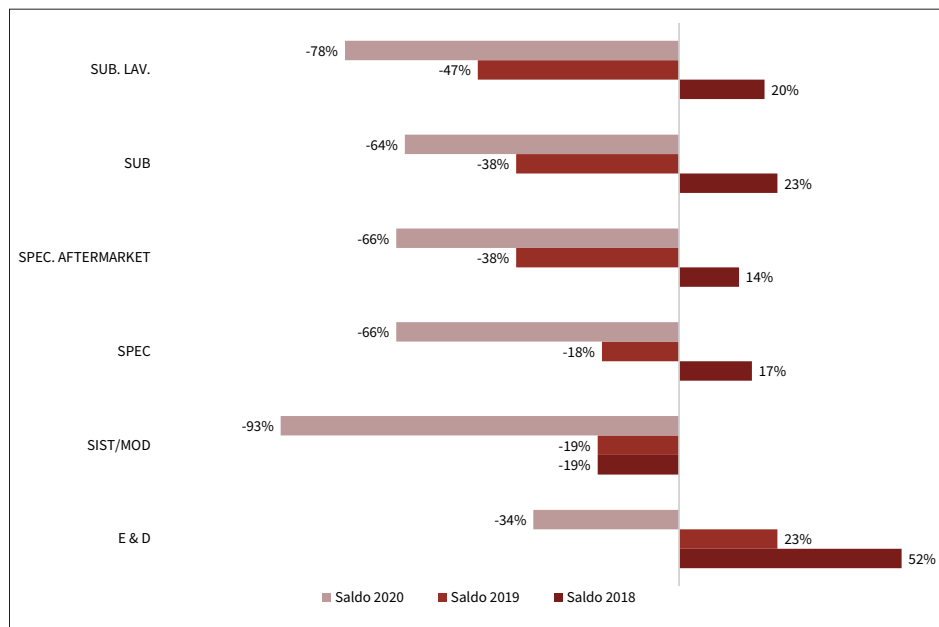
Figura 2.9 Saldi tra aumenti e riduzioni del fatturato (anni 2015-20)

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Trattasi del valore peggiore rilevato nella storia dell'Osservatorio, e va sottolineato soprattutto il drastico incremento della quota di imprese con un fatturato in calo di oltre 20 punti percentuale, passate dal 9% della scorsa rilevazione al 29%.

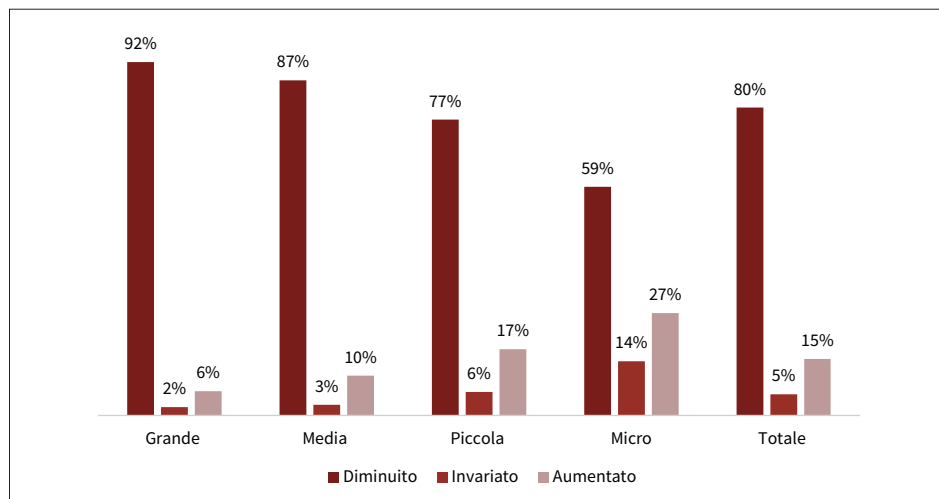
In questo quadro di diffusa contrazione, molto distante da come appariva la filiera fino al 2018, non emergono situazioni particolarmente eterogenee in base alla categoria del fornitore. La contrazione è stata tuttavia particolarmente pesante per il segmento dei sistemisti e modulisti (saldo del -93%), dove nessuna delle imprese indagate ha potuto registrare fatturato in crescita, ed è apparsa di grande rilievo per tutto il mondo della subfornitura, in particolare quello le attività delle lavorazioni (-78%), e per la categoria degli specialisti, compresi gli operatori dell'aftermarket (-66%). In relativa minore sofferenza, con un saldo del -34%, è risultato invece il cluster degli E&D, che nel biennio precedente aveva goduto di una buona fase espansiva.

Figura 2.10 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato per categoria (anni 2018-20)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.11 Andamento del fatturato complessivo per dimensione d'impresa nel 2020

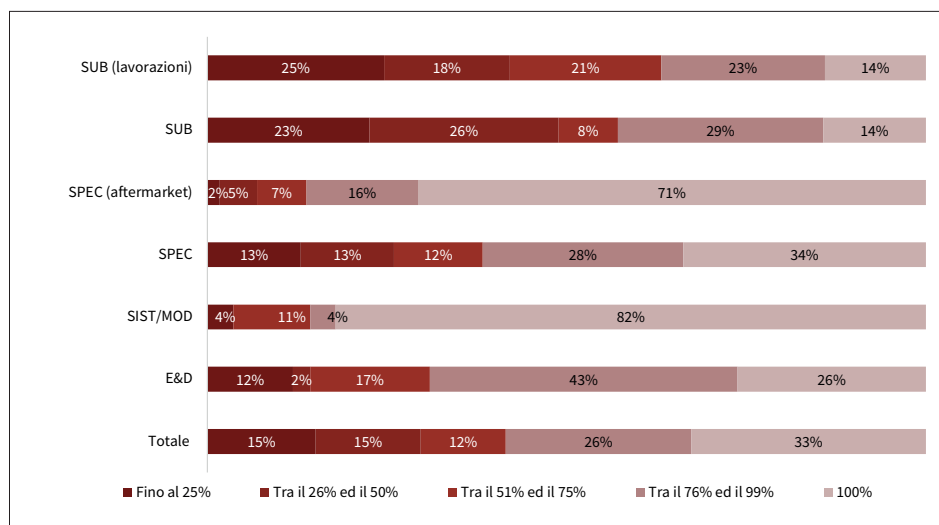


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Guardando alla suddivisione per classi di addetti, lo stato di salute delle imprese è parso in peggioramento al progressivo crescere della dimensione aziendale: la percentuale di imprese con giro di affari in aumento scende dal 27% delle micro imprese al 6% delle attività con 250 o più addetti.

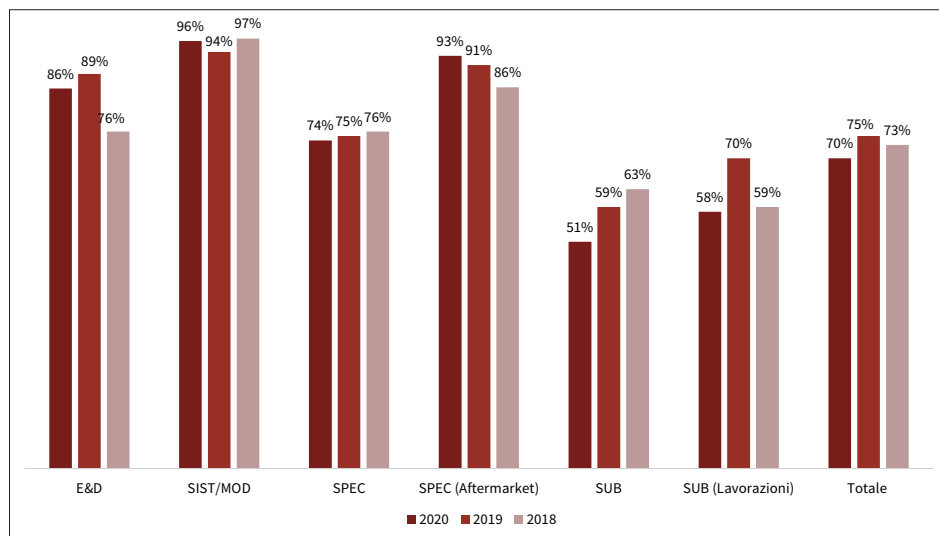
La complessità dell'anno ha portato nell'insieme le imprese ad attuare una maggiore diversificazione dei mercati settoriali di sbocco: la quota di imprese con ricavi generati in misura maggioritaria dal settore automotive, che nel 2019 si era assestata al 75%, è scesa al valore più basso rilevato dall'Osservatorio (il 70%); tale riduzione è da imputare alle due categorie interessate da una tendenziale minore dipendenza dal settore automotive, i subfornitori (il 51% a fronte del 59% della precedente rilevazione), in particolare a quelli delle lavorazioni (il 58%, contro il 70%); più debolmente alle attività di E&D, mentre gli altri cluster per lo più consolidano il proprio posizionamento sul mercato di riferimento.

Figura 2.12 Fatturato automotive per categoria (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.13 Quota di imprese con fatturato automotive superiore al 50% sul fatturato totale (anni 2018-20)



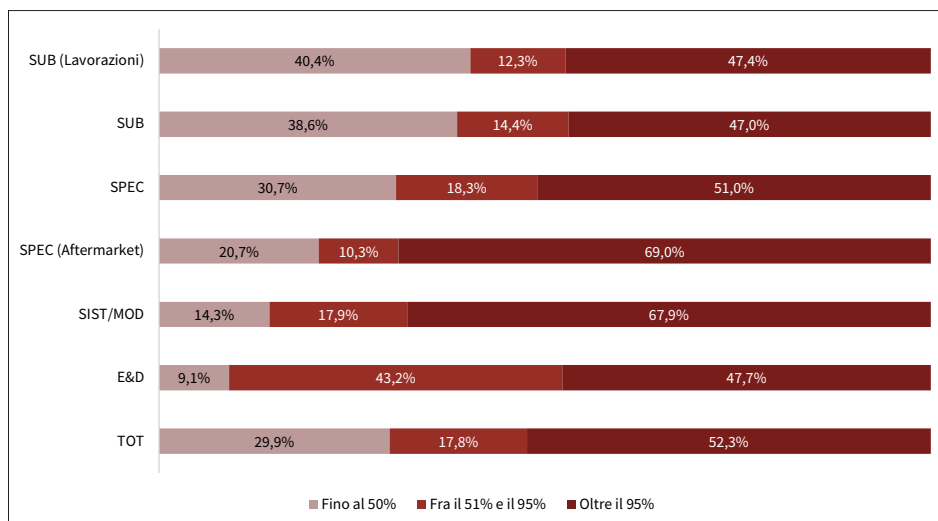
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.6 Addetti, competenze e nuovi fabbisogni

Nell'analisi delle traiettorie evolutive della filiera automotive, il tema delle risorse umane è essenziale: la presenza di figure professionali con competenze verticali e la connessa necessità di un loro reperimento e di investimenti in formazione giocano un ruolo sempre più di rilievo nel consentire alle imprese del settore di posizionarsi su nuovi mercati, sviluppare nuove tecnologie e intercettare i trend emergenti.

Degli oltre 48.700 addetti impiegati dalle 477 imprese rispondenti, si stima che il 69,5% operi specificatamente nel settore della componentistica automotive e debba pertanto interfacciarsi con i cambiamenti imposti dai nuovi paradigmi della mobilità. Nel complesso, oltre il 52% delle imprese destina più del 95% degli addetti al settore automotive, ma la specializzazione è maggiore fra i livelli più alti della piramide di fornitura - sale al 67,9% fra sistemisti e modulist - e nel segmento aftermarket (il 69%). Oltre il 90% delle imprese di E&D impiega almeno la metà degli addetti nell'ingegneria automotive; al contrario, nella subfornitura, ivi incluse le lavorazioni, la distribuzione degli addetti per settore di impiego è decisamente più eterogenea, con una percentuale ancora elevata di imprese che destinano all'automotive non più del 50% delle risorse umane.

Figura 2.14 Distribuzione delle imprese per categoria di fornitura e quota di addetti impiegati nel settore automotive



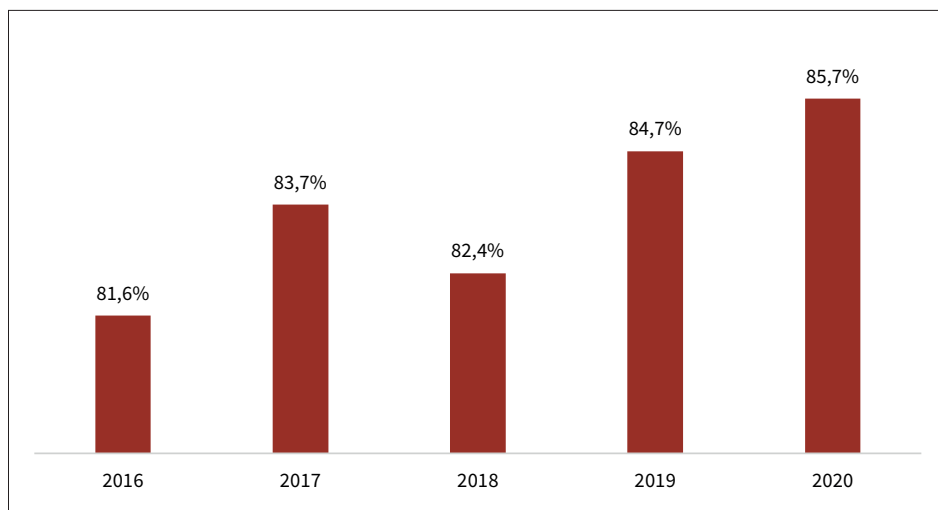
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Come nelle precedenti edizioni, anche l'indagine 2021 ha poi analizzato la presenza di addetti laureati e di risorse umane destinate ad attività di ricerca e sviluppo.

L'85,7% delle imprese ha al suo interno personale laureato, con una crescita graduale negli ultimi cinque anni: nel 2016, le imprese con addetti laureati erano l'81,6%. Tuttavia, prevale ancora la quota di imprese con meno del 10% di laureati (il 48,5%) - dove incide il peso di subfornitori (il 57,8%) e specialisti (il 51,9%) - mentre solo l'8% delle rispondenti ha almeno la metà della forza lavoro in possesso di un diploma di laurea, con percentuali simili in tutti i segmenti di fornitura ad eccezione del picco fra le imprese di E&D (il 38,6%). Nella fascia intermedia - quella con una quota di addetti laureati compresa fra il 10% e il 49% - rientra il 29,4% delle imprese totali, ma la percentuale sale al 61% fra i sistemisti e modulatori.

A livello dimensionale, le piccole e le micro imprese si caratterizzano per una più diffusa presenza di personale senza diploma di laurea (rispettivamente il 42% e il 21% delle rispondenti), pur riscontrandosi contestualmente una maggiore quota di aziende (rispetto alla dimensione medio-grande) con almeno la metà degli addetti laureati (l'8% nella piccola impresa e addirittura il 20% nella micro).

Figura 2.15 Percentuale di imprese con addetti in possesso di diploma di laurea (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

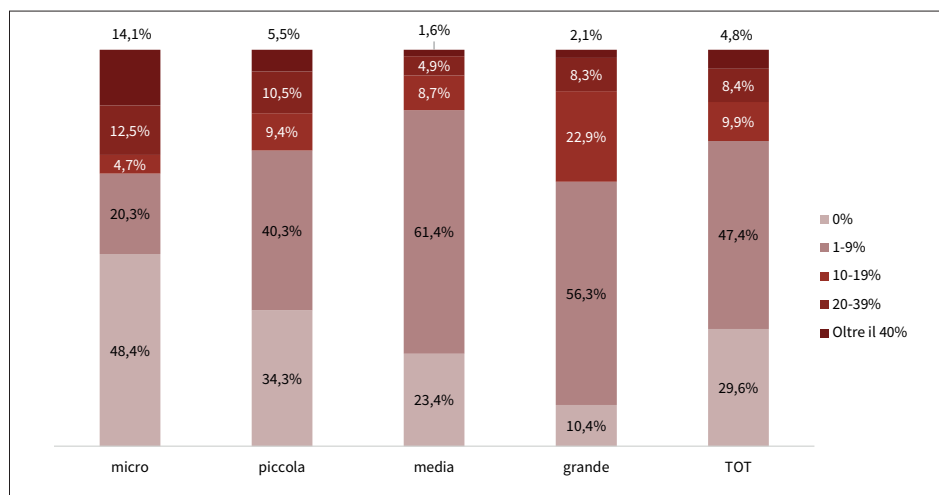
Oltre sette imprese su dieci destinano una parte delle risorse umane ad attività interne di ricerca e sviluppo. Nel recente quinquennio, il peso delle aziende senza personale dedicato a R&S ha registrato un andamento altalenante - era il 27,9% nel 2016, per salire al 30,9% nel 2018 e calare nuovamente nel 2020 al 29,6%; al contempo, però, fra le imprese con addetti alla R&S *intra-muros*, è calato il numero di quelle con meno del 10% dell'organico ad essa dedicato (dal 52,4% al 47,4%), mentre è aumentata la quota di quelle in fascia 10-39% (passate dal 14,3% al 18,2%).

L'investimento aziendale in addetti alla ricerca e allo sviluppo tecnologico resta connesso al segmento della filiera di appartenenza. Quasi l'82% degli specialisti e l'80% delle imprese di Engineering & Design hanno risorse che si occupano specificatamente di R&S, ma se i primi si limitano a una quota di personale inferiore al 4% (il 44% degli specialisti rispondenti), un quarto degli E&D destina alla ricerca oltre il 40% del suo organico. Nelle attività di subfornitura è decisamente più elevata la presenza di aziende con personale non specializzato in R&S - con il 39% dei subfornitori e il 43% fra i subfornitori delle lavorazioni - mentre sistemisti e modulist e specialisti aftermarket, si collocano a cavallo fra i primi segmenti e i subfornitori, rispettivamente con il 75% ed il 66% di imprese dotate di addetti alla R&S.

Significative anche le differenze legate alla dimensione aziendale. Il numero delle imprese con organico impiegato in attività di R&S aumenta al crescere della grandezza, passando dal 52% delle micro al 90% delle grandi imprese; tuttavia sembra comportarsi in maniera contraria la quo-

ta di aziende che alla ricerca e allo sviluppo tecnologico dedicano oltre il 40% dei loro addetti e che, da oltre il 14% delle micro imprese, scendono a poco più del 2% nelle grandi.

Figura 2.16 Percentuale di imprese per dimensione aziendale con addetti ad attività di R&S (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Sulla base dei recenti trend evolutivi del comparto, accanto alla presenza di risorse strutturali dedicate alle attività di innovazioni di prodotto e processo, è emersa altresì la necessità di reperire ulteriori nuovi profili in possesso di competenze specifiche, strumentali allo sviluppo delle tecnologie connesse alla nuova mobilità.

Per questo motivo, nelle ultime due edizioni dell'Osservatorio, è stata fatta la scelta di approfondire anche il tema del reperimento di capitale umano e di competenze necessarie a seguire specifici progetti di sviluppo prodotto - in ambiti che spaziano dai powertrain elettrici e ibridi ai fuel cell, dai sistemi elettronici di assistenza alla guida (ADAS), allo smart sharing e alla connettività - nonché per lavorare sui processi ormai avviati di riduzione delle emissioni sui motori a combustione interna.

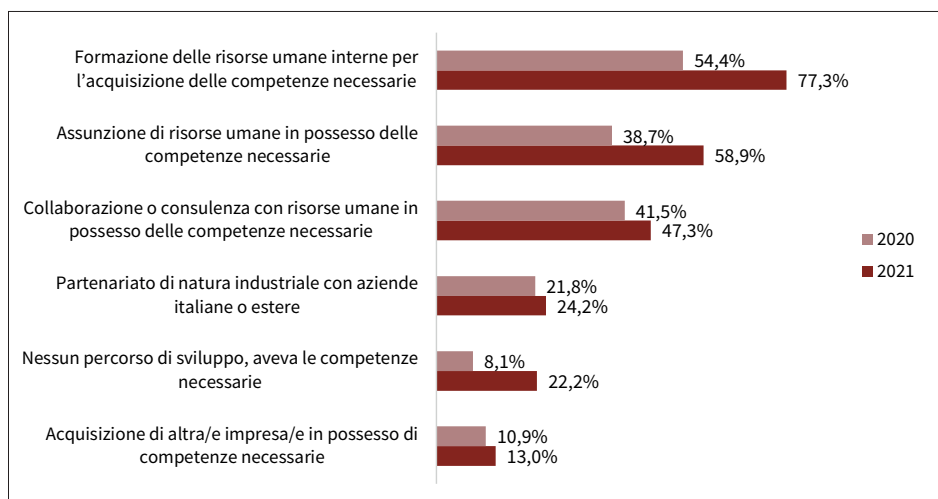
Per quanto riguarda i canali e gli strumenti di reperimento e formazione di queste risorse, fra le 207 imprese (il 43% circa delle rispondenti totali) che hanno dichiarato di aver partecipato o di voler partecipare nel prossimo futuro a progetti di sviluppo di queste tecnologie, prevale nettamente la volontà di formare le risorse interne per favorire l'acquisizione delle competenze occorrenti (il 77,3%); fa poi seguito l'intenzione di assumere nuovo personale che sia già in possesso della professionalità (il 58,9%) e quella di

attivare forme di collaborazione o consulenza con risorse umane esterne con le competenze necessarie (il 47,3%). Solo il 22,2% ha dichiarato di non dover avviare percorsi di sviluppo, perché le figure necessarie sono già presenti all'interno dell'azienda. Più contenuta, infine, la scelta di instaurare partenariati di natura industriale o di acquisire altre imprese con l'obiettivo di ottenere le professionalità utili all'implementazione di progetti tecnologici.

Rispetto alla media complessiva, spicca però la scelta fra E&D e sistemisti e modulist di acquisire competenze mediante partenariati industriali (rispettivamente il 40% e il 38% delle imprese) e quella di effettuare nuove assunzioni (il 73% e il 75%). Assumere nuovo personale è opzione molto diffusa anche fra i subfornitori (il 60%) che, insieme a sistemisti e modulist, attribuiscono particolare importanza anche alla formazioni interna delle proprie risorse (il 79% dei primi e il 94% dei secondi).

A confronto, nell'anno precedente risultava più attenuato il gap fra i diversi percorsi di acquisizione di nuove competenze, in particolare fra le scelte di optare per formazione di risorse interne, consulenze con professionalità esterne all'azienda o tramite nuove assunzioni.

Figura 2.17 Percorsi di acquisizione delle competenze necessarie allo sviluppo di nuove tecnologie (% di imprese; risposta multipla). Anni 2020 e 2021



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

I cambiamenti in atto nel comparto manifatturiero, inoltre, orientano le imprese attive nel settore della componentistica automotive verso la ricerca sul mercato del lavoro di ulteriori figure professionali e competenze verticali, che potranno sostenere il potenziamento di alcune aree di attività o svilupparne di nuove.

Figura 2.18 Aree di attività che richiederanno nuove figure professionali e/o specifiche competenze (% di imprese; risposta multipla)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

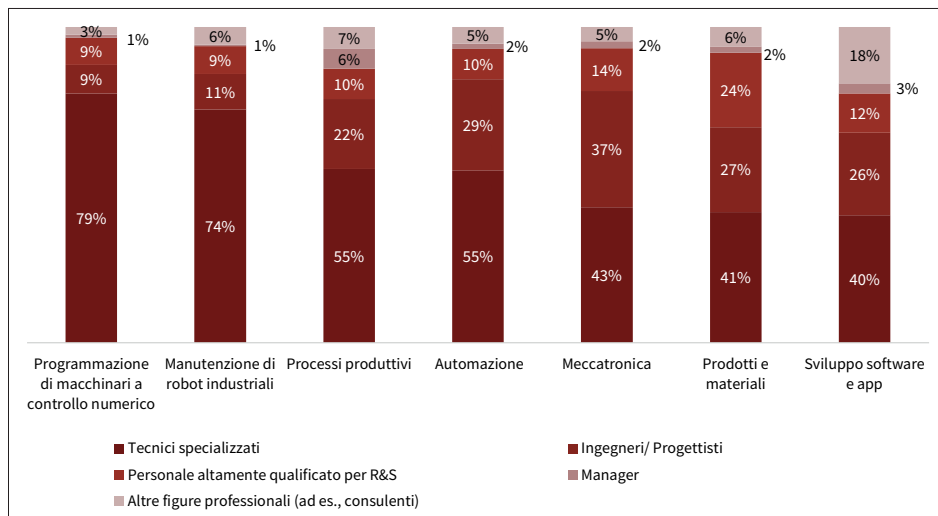
Nel futuro quinquennio, infatti, gli ambiti che richiederanno un investimento in figure professionali dedicate saranno principalmente la gestione dei processi produttivi (per il 59% delle imprese) e dei processi di automazione (il 53%). Segue l'esigenza, per il 47% delle imprese, di individuare professionalità che operino nello sviluppo di software o applicazioni e, per il 45% delle rispondenti, e nella ricerca di nuovi prodotti e materiali. Tuttavia, rispetto a quanto emerso nell'edizione precedente, sembra rilevarsi una maggiore incertezza per il futuro: la percentuale di imprese effettivamente intenzionate a reperire nuove competenze si è attenuata in tutte le aree di attività benché sia stato confermato il medesimo ordine di preferenza.

Con oltre la metà delle preferenze emerge la necessità di affrontare i cambiamenti in atto nel manifatturiero mediante figure di tecnici specializzati (il 55% delle risposte), ma anche mediante la ricerca di ingegneri e progettisti (il 23%) e di personale altamente qualificato per la ricerca e lo sviluppo (il 12%). Meno richiesta la presenza di manager (il 3% delle citazioni) o altre figure professionali, quali ad esempio i consulenti (l'8%).

L'orientamento a favore di specifici profili, tuttavia, dipende dalle aree di attività alle quali sono destinati: nella programmazione di macchinari a controllo numerico e nella manutenzione di robot industriali, la necessità di figure tecniche è decisamente più accentuata (rispettivamente con preferenze pari al 79% e al 74%), mentre negli ambiti della meccatronica e dell'automazione è più significativa la ricerca di profili di ingegneri e progettisti (il 37% e il 29% delle citazioni). Nello sviluppo di nuovi prodotti e di nuovi materiali è fisiologica la scelta di indirizzarsi verso personale altamente qualificato per attività di R&S; invece, nella progettazione di software e applicazioni è più frequente la ricerca di altre figure profes-

sionali come consulenti informatici (il 18%). Residuale infine la ricerca di profili manageriali, che solo nella gestione dei processi produttivi evidenzia una frequenza superiore a quella media (con il 6% delle citazioni).

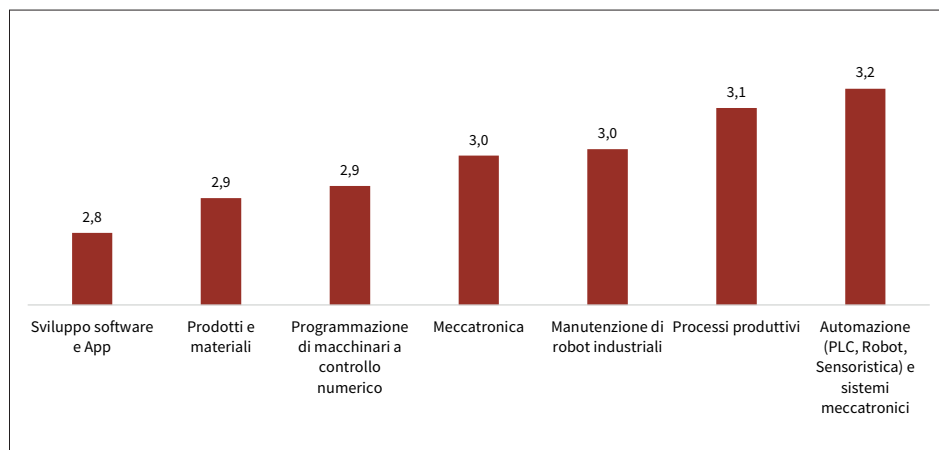
Figura 2.19 Figure professionali richieste per area di attività (% di citazioni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

La difficoltà di reperimento di queste figure sono mediamente simili, in una graduatoria che colloca in cima, per grado di difficoltà, la ricerca di risorse umane da destinare alla gestione dei processi di automazione e dei sistemi meccatronici e dei processi produttivi, a scendere sino agli sviluppatori di software e applicazioni.

Figura 2.20 Grado di difficoltà nel reperimento di nuove figure professionali (punteggio medio su una scala da 1 – poco difficile – a 5 – molto difficile)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.7 Il mercato aftermarket e il mercato primo impianto

Secondo i dati del Barometro Aftermarket,⁵ rilevazione statistica condotta dal Gruppo Componenti ANFIA che monitora su base mensile l'andamento del mercato dei ricambi automotive, dopo un trend leggermente favorevole nel 2019, il segmento aftermarket ha evidenziato per il 2020 una variazione complessiva del fatturato ampiamente negativa, pari a -14,4%, legata al calo rilevato per tutte e cinque le famiglie prodotte del settore (componenti di carrozzeria e abitacolo, componenti elettrici ed elettronici, componenti *undercar*, componenti motore e materiali di consumo).

In tale scenario, nel campione analizzato dall'Osservatorio risulta stabile per il terzo anno consecutivo la quota di imprese della filiera della componentistica che ha dichiarato di operare per il mercato dei ricambi (il 67%), ma è tornata al valore del 2018 la percentuale di quelle che sono attive su questo mercato realizzando un fatturato specifico superiore al 50% (il 27% contro il 30% del 2019).

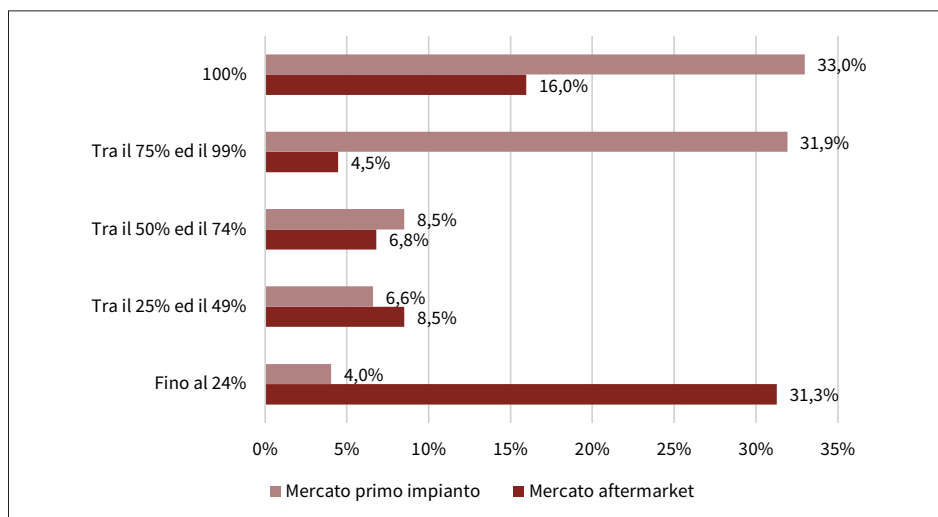
La media campionaria del fatturato generato dal mercato post-vendita è risultata invece pari al 29,5%, di poco inferiore a quanto riscontrato nella precedente rilevazione (il 30,7%).

⁵ Il Barometro Aftermarket monitora l'andamento della fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM (Independent Aftermarket).

L'analisi per categorie di fornitori replica abbastanza fedelmente il quadro emerso in passato: in quanto direttamente riconducibili a tale mercato, l'86% degli specialisti aftermarket deve a questo segmento la totalità o almeno i tre quarti del proprio fatturato, mentre sul fronte opposto, meno di un'impresa su tre tra gli E&D opera nel mercato dei ricambi.

Poiché il 16% ha dichiarato di essere esclusivamente attivo nell'aftermarket, ne discende in via complementare che il primo impianto coinvolge l'84% delle imprese, in misura nettamente preponderante orientate su questo mercato in termini di fatturato generato.

Figura 2.21 Distribuzione delle imprese per quote di fatturato prodotte sul mercato primo impianto e sul mercato aftermarket (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.8 Relazioni della filiera con il gruppo FCA (Fiat Chrysler Automobiles) e impatto dell'operazione Stellantis

L'anno in corso si è aperto con la nascita del gruppo Stellantis, frutto della fusione paritetica di Fiat Chrysler e PSA avvenuta ufficialmente il 16 gennaio 2021. Concretizzandosi in un'operazione di rilievo nel sistema internazionale dell'automotive, voluta dai due costruttori per fronteggiare le esigenze della situazione attuale del mercato dell'auto, tra cui la sfida dell'elettrificazione, tale fusione, nell'ottica di aumentare la competitività, sta portando con sé ricadute significative sia sugli equilibri all'interno del nuovo gruppo, sia in termini di impatto su tutto l'indotto nazionale.

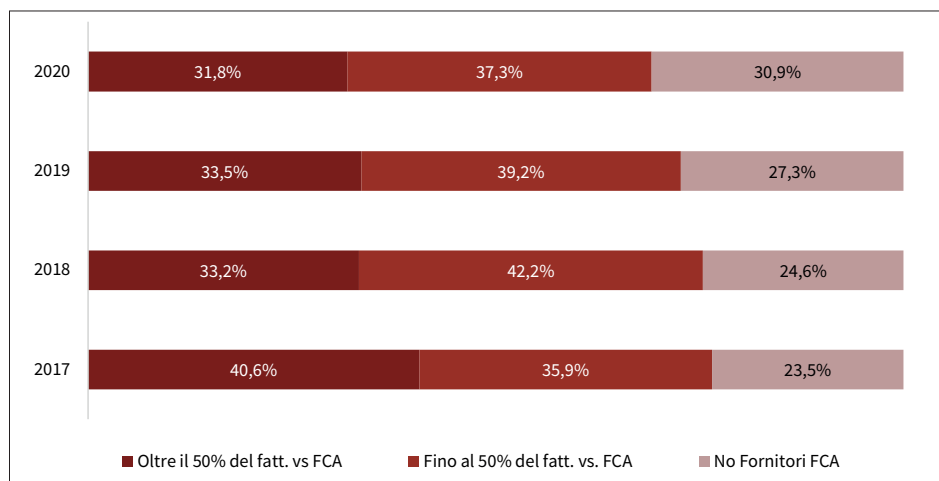
Poiché l'indagine dell'Osservatorio fotografa la filiera nell'anno appena passato, quando tale preannunciata fusione non era ancora divenuta effettiva, è stata mantenuta nel questionario utilizzato come strumento di rilevazione la domanda diretta a valutare la misura del rapporto di fornitura, in forma diretta e indiretta, con FCA; con attenzione agli sviluppi in atto, si è inoltre chiesto alle imprese di esprimersi sull'entità della quota di fatturato delle vendite verso PSA, per stimare il peso complessivo di Stellantis.

L'indagine ha evidenziato come sia proseguito nel 2020 il processo di progressiva riduzione della dipendenza da FCA, accompagnato da un riassetto nella riorganizzazione delle imprese come fornitrici di altre case automobilistiche.

FCA è infatti risultata nel portafoglio clienti del 69% delle imprese, il valore più basso rilevato dall'Osservatorio e l'indipendenza è aumentata per tutti i cluster. Mentre si è assestata al 22% la quota delle imprese che generano da vendite a FCA una percentuale di fatturato compresa tra il 75% e il 100%, è scesa al 32% (contro il 34% rilevato nel 2019) quella che riguarda la più ampia categoria delle imprese con oltre la metà del giro di affari derivante direttamente o indirettamente verso tale gruppo.

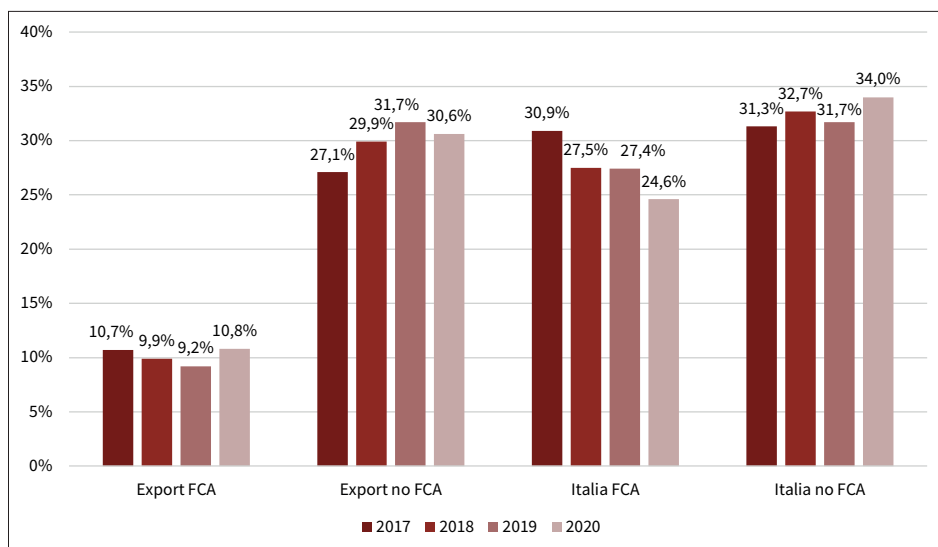
È proseguita altresì la graduale contrazione della quota di ricavi generati da commesse del gruppo FCA (il 35,4% a fronte del 36,6% del 2019 e del 37,4% dell'anno precedente), dovuta a un significativo calo sul mercato domestico, non sufficientemente bilanciata dalla crescita avvenuta su quello estero.

Figura 2.22 Ripartizione delle imprese per quota fatturato dal gruppo FCA (anni 2017-20, valori %)



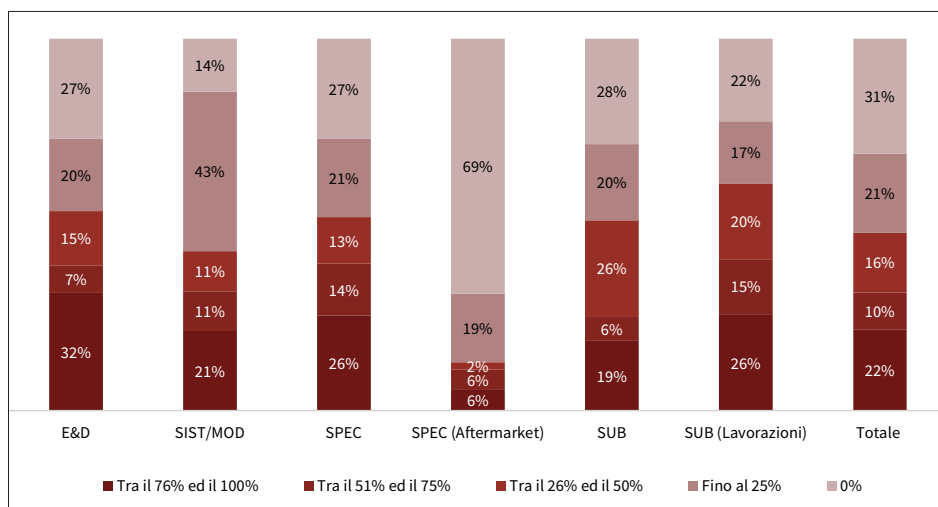
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.23 Ripartizione del fatturato per cliente finale (anni 2017-20)

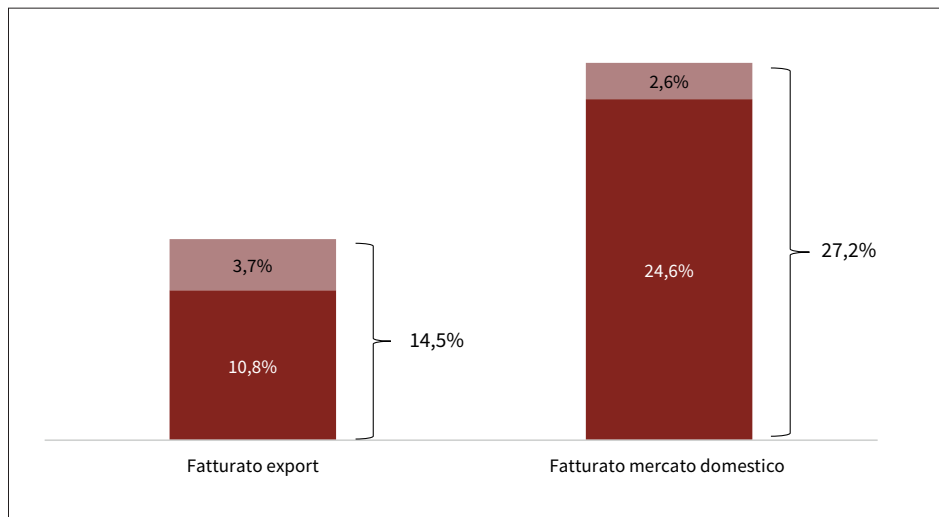


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.24 Ripartizione delle imprese per quota fatturato dal gruppo FCA per categoria del fornitore nel 2020



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Figura 2.25 Quota fatturato derivante da vendite verso gruppi FCA e PSA nel 2020

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Considerando invece complessivamente i due gruppi confluiti in Stellantis, il peso del fatturato generato dalle vendite sale al 41,7%, per un'incidenza complessiva di PSA di oltre sei punti percentuale.

In continuità con la rilevazione condotta lo scorso anno, le imprese della filiera sono state chiamate a esprimersi sull'impatto derivante dall'operazione Stellantis e, similmente a quanto emerso nel recente passato, il 72% ne ravvisa un'opportunità a fronte del 28% che percepisce di poterne derivare un rischio per il proprio business. Si tratta tuttavia di una domanda alla quale un numero cospicuo di imprese indagate ha dichiarato di non saper ancora esprimere un giudizio (il 59% delle imprese del campione), a evidenziare l'incertezza che pervade la filiera in relazione agli esiti nel tempo di questa operazione.

Guardando le diverse categorie di fornitori emerge una visione eterogenea: per sistemisti e modulist i la fusione FCA-PSA rappresenta soprattutto un rischio (il 53%), mentre gli specialisti, i subfornitori e gli E&D si esprimono in termini più positivi.

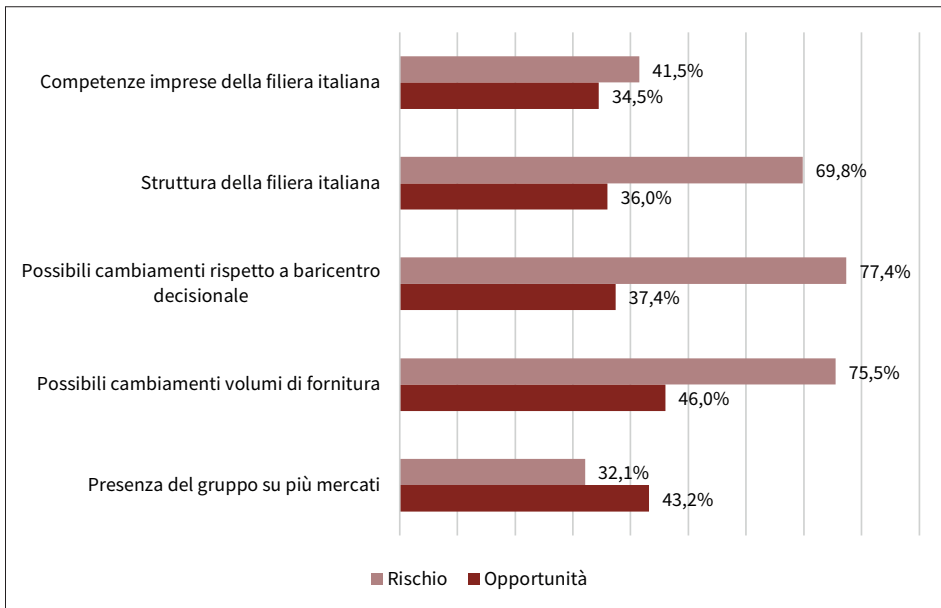
Per prepararsi al cambio di scenario rappresentato dall'operazione Stellantis, soltanto un'impresa su tre ha intrapreso o intende intraprendere nel prossimo futuro alcune azioni, principalmente pianificando investimenti o avviando progetti di innovazione (il 57%), con investimenti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze (il 38%), ma anche con operazioni e progetti di internazionalizzazione (il 25%). Di minor peso sono

invece le azioni intraprese per l'accesso a operazioni finanziarie (il 21%), e la crescita dimensionale attraverso l'acquisizione e/o fusione (il 16%).

Nell'analisi dei fattori che influenzano maggiormente le aspettative, la presenza del gruppo su più mercati viene vista più in un'ottica di opportunità che di rischio, mentre i possibili cambiamenti dei volumi di fornitura vengono prevalentemente valutati in termini negativi come impatto sulla filiera, così come i possibili cambiamenti che possono derivare dallo spostamento del baricentro decisionale.

In maniera analoga, sia la struttura della filiera italiana, sia le competenze delle imprese della filiera condizionano gli operatori del settore più in termini di aspettative negative, che in chiave positiva.

Figura 2.26 Fattori che influenzano maggiormente le aspettative, positive e negative, degli operatori della filiera rispetto all'operazione Stellantis



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.9 Internazionalizzazione⁶

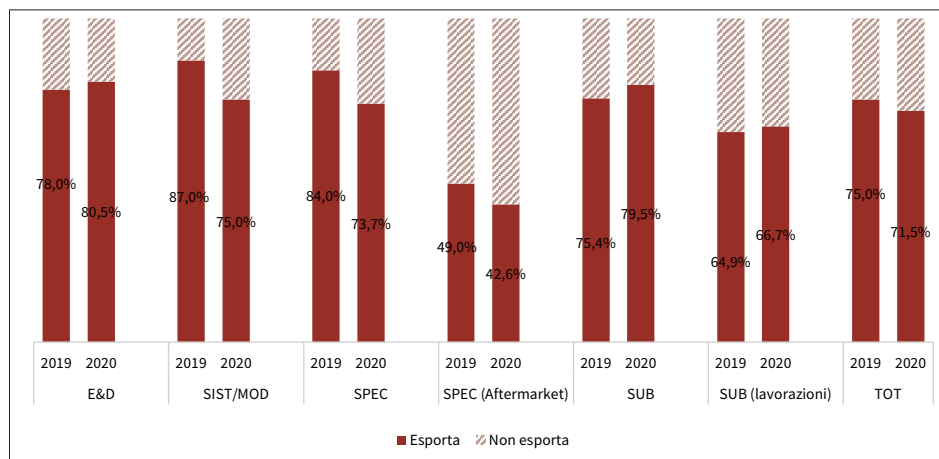
Nel corso del 2020, a causa dell'emergenza sanitaria, i flussi del commercio internazionale hanno subito un crollo generalizzato, che non ha risparmiato nessun settore economico, ivi incluso quello dei mezzi di trasporto. Questa dinamica, che ovviamente non rappresenta un *unicum* italiano ma ha riguardato tutti i mercati mondiali pur con diversi gradi di intensità, è stata enfatizzata da altri fattori che già nella scorsa edizione dell'Osservatorio venivano percepiti come minacce per l'indotto, quali ad esempio le incertezze nelle relazioni commerciali derivanti dalla Brexit. Fatta questa premessa, è anche vero che per alcune filiere, fra cui la stessa filiera automotive, l'export ha in parte compensato i cali ancora più importanti registrati dal mercato interno, e ha così prodotto una sorta di 'effetto cuscinetto' rispetto alla complessiva dinamica commerciale negativa.

Nell'ambito della filiera automotive, già caratterizzata da uno spiccato orientamento all'export, il 71,5% delle imprese ha continuato ad esportare anche durante il 2020: la percentuale tuttavia si è ridotta di quasi quattro punti rispetto allo scorso anno ed è calata anche rispetto alla quota di imprese esportatrici nel 2018 (il 73,1%) e nel 2017 (il 74,7%). A confronto con il 2019, emerge una dinamica differente per categorie di fornitura: su un fronte, è evidente la diminuzione delle imprese di E&D, sistemisti e modulistri e specialisti, incluso l'aftermarket; dall'altro, si rileva una crescita dei subfornitori orientati ai mercati esteri.

Anche a livello dimensionale si è assistito a un andamento dicotomico: la media impresa ha manifestato le maggiori difficoltà, con una riduzione della quota di esportatrici di oltre 7 punti percentuale fra 2019 e 2020 (dall'86,6% al 79,2%), seguita dalle grandi imprese scese dal 98,2% al 93,6%; per contro, micro e piccole imprese hanno registrato un incremento, seppur modesto, che ha portato le esportatrici rispettivamente al 53,4% e il 64% del totale (nel 2019 erano il 52,2% e il 62,2%).

⁶ Come ogni anno, l'indagine ha dedicato spazio anche alle dinamiche di internazionalizzazione del settore automotive; tuttavia, data l'anomalia del periodo storico, è stata fatta la scelta di ridurre questa sezione del questionario, pur mantenendo alcune informazioni di base per preservare la continuità delle analisi di medio e lungo periodo.

Figura 2.27 Distribuzione delle imprese esportatrici per categoria di fornitura



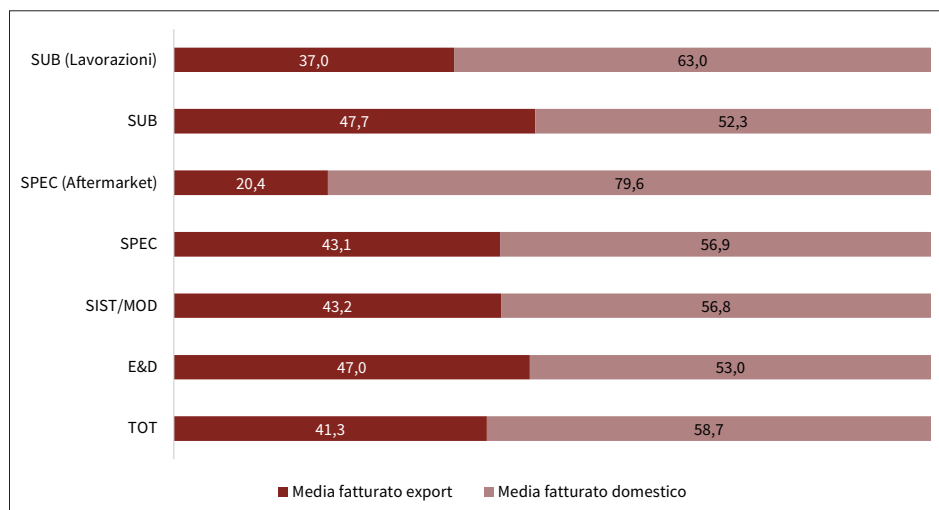
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

In media, il fatturato derivante dalle esportazioni delle imprese rispondenti rappresenta il 41,3% di quello complessivamente prodotto nel corso dell'ultimo anno. In percentuale, il contributo fornito dall'export è aumentato anche nel 2020 proseguendo il trend degli ultimi anni: era il 40,9% nel 2019 e il 39,9% nel 2018.

Di fatto, ad eccezione di specialisti aftermarket e subfornitori delle lavorazioni, tra i quali il contributo fornito dall'export è inferiore alla media (rispettivamente pari al 20,4% e al 37%), per gli altri segmenti della filiera la quota percentuale è in linea con il valore medio o superiore, come nel caso delle imprese di E&D e dei subfornitori, per i quali l'export rappresenta il 47% e il 47,7% del fatturato totale.

Il confronto con il 2019 conferma quanto già emerso dalle variazioni sulle quote di imprese esportatrici: E&D, sistemisti e modulatori, e specialisti hanno infatti visto anche decrescere l'incidenza del fatturato prodotto con l'export, mentre è cresciuto per la subfornitura.

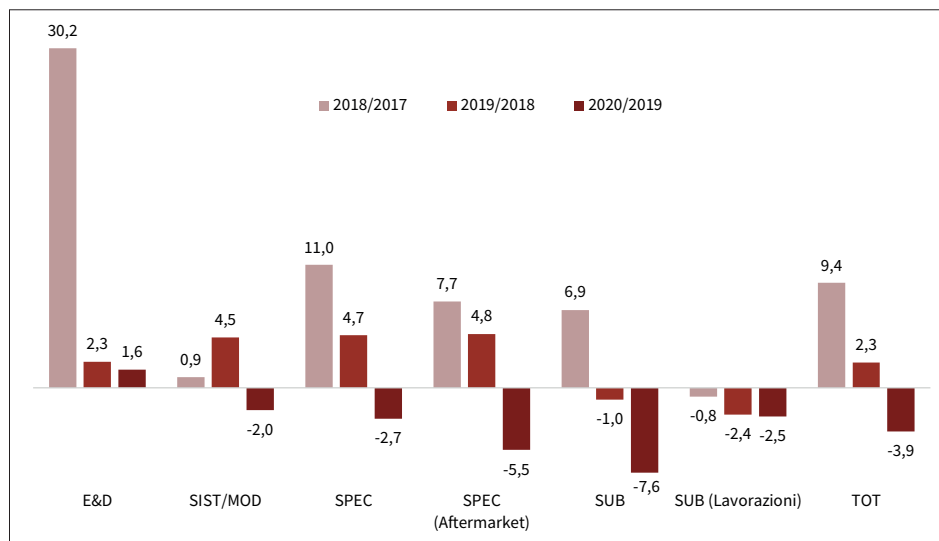
Figura 2.28 Distribuzione % del fatturato derivante da export e mercato domestico, per categoria di fornitura



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

In media, il fatturato derivante dalle esportazioni ha registrato una variazione percentuale del -3,9%, dopo anni di crescita. Tuttavia, già il 2019 aveva vissuto un rallentamento del trend di crescita dell'export (+2,3%) - nel 2018 pari al +9,4% e nel 2017 al +8,5% - con un aumento nel complesso più uniforme fra i diversi segmenti di fornitura e un primo segnale di difficoltà manifestato dalla subfornitura.

Figura 2.29 Variazione % media del fatturato derivante dalle esportazioni per categoria di fornitura



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

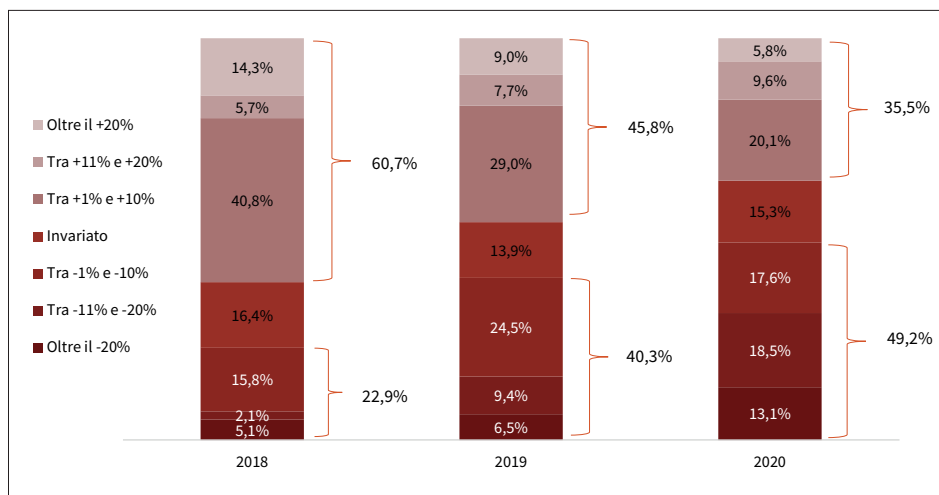
Nel 2020, solo le imprese di E&D hanno registrato una variazione positiva del fatturato prodotto dall'export (+1,6%), mentre tutte le altre categorie hanno visto un calo del fatturato estero, di minor intensità per sistemisti e modulist, specialisti e subfornitori delle lavorazioni, e più consistenti per specialisti dell'aftermarket (-5,5%) e subfornitori (-7,6%).

Nel complesso, le imprese che hanno dichiarato una crescita del fatturato estero nel 2020 sono il 35,5% delle esportatrici, a fronte del 49,2% che ha invece registrato una contrazione, mentre il restante 15,3% ha rilevato una sostanziale stabilità. Ne consegue che il saldo fra le dichiarazioni di aumento e di diminuzione del fatturato estero è pari al -13,7%, rispetto ad un saldo nelle dichiarazioni di variazione del fatturato complessivo pari al -65%.⁷

Nell'ultimo triennio è progressivamente aumentata la percentuale di imprese con riduzioni del fatturato estero, con un proporzionale calo delle imprese con variazioni positive, mentre è rimasta di fatto stabile la quota di quante hanno mantenuto il fatturato proveniente dall'export invariato. In particolare, fra 2019 e 2020 è raddoppiata la quota di imprese con contrazioni fra il -11% e il -20% (dal -9,4% al 18,5%) e oltre il -20% (dal 6,5% al 13,1%).

⁷ Si veda il paragrafo 2.5.

Figura 2.30 Dichiarazioni sull'andamento del fatturato estero. Anni 2018-20

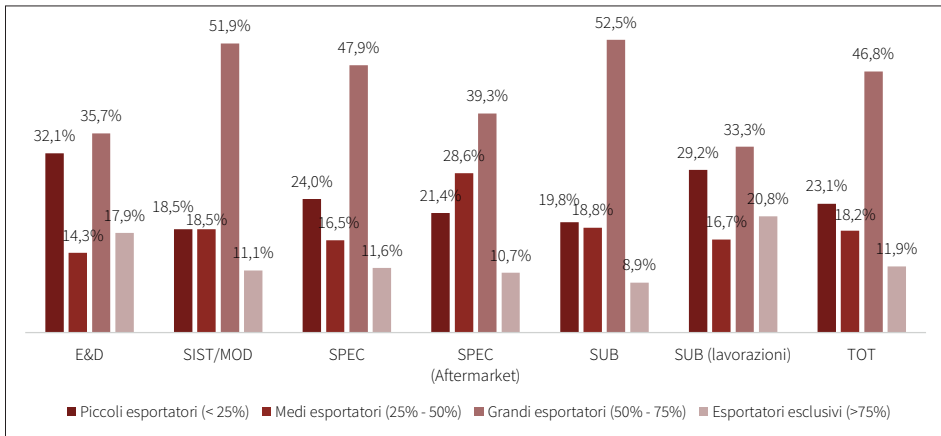


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Nel corso del 2020, infine, è aumentato il grado di intensità dell'export delle imprese della componentistica automotive, nel tentativo di bilanciare in parte anche le perdite di ricavi sul mercato interno. Le imprese con una percentuale di fatturato riconducibile all'export pari o superiore al 50% sono passate dal 58,7% al 61,3%, grazie alla crescita di quattro punti percentuale delle esportatrici 'esclusive' (con fatturato estero oltre il 75% del totale) e alla corrispondente della quota di 'piccoli' esportatori (al di sotto del 25% di fatturato prodotto dalle esportazioni).

Fra le imprese di E&D è più significativa che per altre categorie la quota di piccoli esportatori (il 32%), mentre fra gli specialisti aftermarket è più elevata la presenza di 'medi' esportatori (il 29%); fra sistemisti e moduli, specialisti e subfornitori incide la presenza dei 'grandi' esportatori; infine, spicca il peso degli esportatori 'esclusivi' fra i subfornitori delle lavorazioni (il 21%).

Figura 2.31 Grado di intensità dell'export per categoria di fornitura



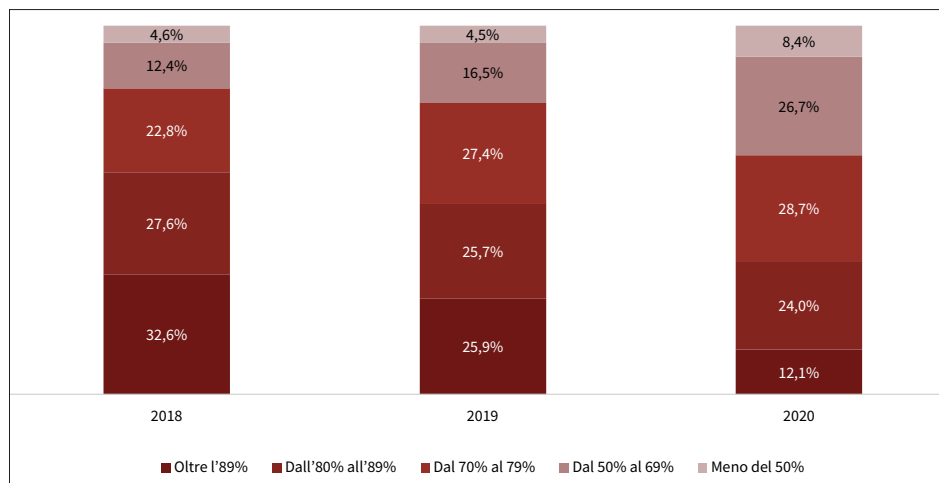
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.10 La saturazione della capacità produttiva

In un anno ‘anomalo’ per la produzione di componentistica automotive come il 2020, anche la percentuale di saturazione degli impianti ha subito un conseguente, drastico ridimensionamento. Si tratta di un indicatore che, ad eccezione della crescita rilevata fra il 2016 e il 2017, quando il valore medio annuo era passato dal 78% all’81,3%, nel corso dell’ultimo triennio aveva già registrato un costante calo – al 78% nel 2018 e ancora al 76,2% nel 2019 – per concludere il 2020 con una caduta della capacità produttiva media annua al 69,5%.

In particolare, fra il 2019 e il 2020 è dimezzata la quota di imprese con una percentuale di saturazione superiore all’89%, mentre è raddoppiata quella con livelli inferiori al 50% – dal 4,5% all’8,4% – ed è cresciuta di oltre dieci punti percentuale quella delle imprese con un utilizzo degli impianti produttivi compreso fra il 50% e il 69%.

Figura 2.32 Distribuzione delle imprese per classe di saturazione della capacità produttiva (valori %)

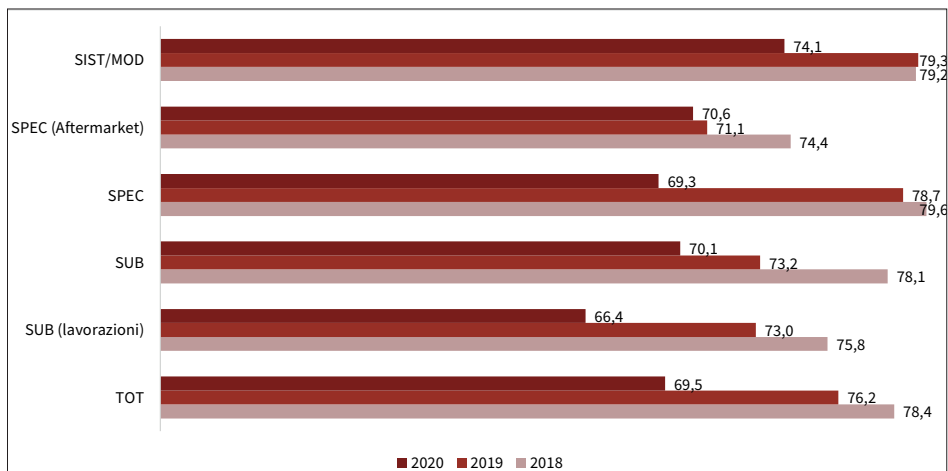


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Nell'anno appena concluso, inoltre, il calo della capacità produttiva è stato particolarmente importante per i subfornitori delle lavorazioni (il 66,4% rispetto al 73% del 2019) e per gli specialisti (dal 78,7% del 2019 al 69,3% del 2020), mentre i subfornitori avevano già registrato una frenata significativa fra 2018 e 2019, per raggiungere il 70,1% nel corso dell'ultimo anno. Più contenuta la diminuzione per sistemisti e modulisti, con una saturazione media degli impianti al 74,1% (era il 79,3% l'anno prima), e per gli specialisti dell'aftermarket, che di fatto sono rimasti allineati alla media 2019.

Benché emerga un quadro di sofferenza generalizzata, si possono cogliere alcune ulteriori differenze legate al profilo, alla dimensione aziendale e alle principali caratteristiche strutturali dell'impresa: a faticare particolarmente sono state le micro imprese (con una percentuale di saturazione media pari al 67,8%) e le medie (il 68,6%), nonostante anche la grande impresa sia rimasta ben al di sotto dei livelli di saturazione degli impianti raggiunti gli anni passati (il 71,9% rispetto all'81,4% del 2019).

Figura 2.33 Distribuzione delle imprese per livello di saturazione medio della capacità produttiva e per categoria di fornitura (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Le imprese con una gestione manageriale affidata a management esterno hanno conservato livelli di saturazione degli impianti di poco maggiori (il 71,3%), se confrontate con quelle con un modello manageriale misto (il 68,6%) o quelle a gestione familiare (il 69,2%); in analogia, le aziende parte di gruppi esteri hanno mantenuto una capacità produttiva media (il 71,5%) superiore alle imprese parte di gruppi italiani o a quelle indipendenti (rispettivamente pari al 68,4% e al 69,3%).

Anche le imprese esportatrici hanno mantenuto una capacità produttiva media superiore (il 70,1%) rispetto al 68,1% di quante, invece, non esportano; infine, hanno faticato di più le imprese con una sola posizione nella piramide di fornitura (il 68,6%) e meno quante ricoprono più posizioni (il 70,4%).

2.11 Innovazione

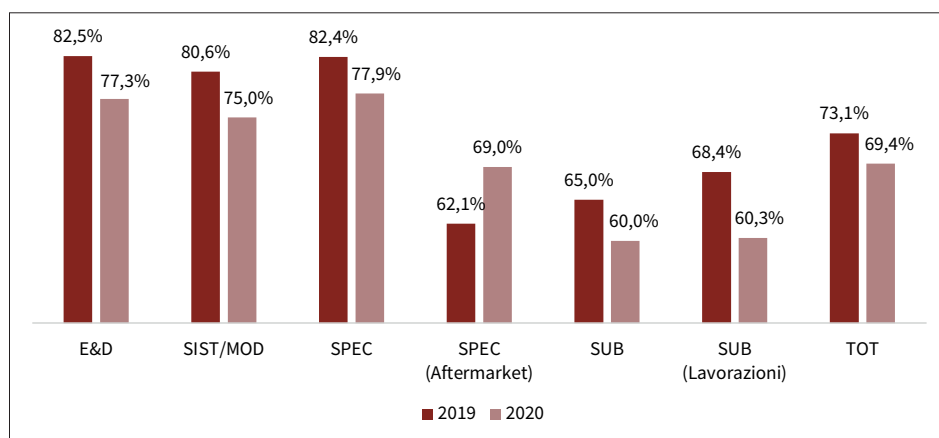
Fra gli ambiti ai quali l'Osservatorio ha guardato negli anni con costante attenzione, vi è quello dell'attitudine delle imprese della componentistica a innovare, oggi come noto legata a doppio filo allo sviluppo dei nuovi trend tecnologici applicati al settore automotive. Se, da un canto, dai risultati della presente indagine è evidente un impatto della recente emergenza sanitaria sulle attività di ricerca e sviluppo, ivi compresi quelli tipicamente rilevati sulla base di dinamiche evolutive di medio periodo, dall'altra però

emerge anche una dimensione ‘anticiclica’ dei processi di innovazione aziendali, che per alcune realtà in questo ultimo anno hanno avuto modo di consolidarsi.

Il più tangibile effetto portato con sé dalla crisi innescata dall’emergenza sanitaria è rappresentato dalla diminuzione del numero di imprese che nel 2020 hanno investito parte del fatturato in R&S: nel 2019 erano il 73,1%, ma nel 2020 sono tornate al 69,4% come già nel 2018, quando anche la filiera automotive aveva subito gli effetti di un più generale rallentamento economico. A livello dimensionale, la quota di micro e piccole imprese con investimenti in R&S, seppur fisiologicamente più contenuti anche negli anni precedenti, nel 2020 è rimasta la stessa, mentre è calato quella delle imprese di medie e grandi dimensioni: le prime sono passate dal 79,5% al 75%, le seconde si sono ridotte in un anno di dieci punti percentuale (dal 94,8% all’85,4%). Rispetto alla segmento di attività, il calo di imprese che hanno destinato parte del fatturato a ricerca e sviluppo è stato trasversale a quasi tutte le categorie, ma lievemente più accentuato fra i subfornitori delle lavorazioni; unica eccezione fra gli specialisti aftermarket, dove la quota di imprese è invece aumentata (dal 62,1% al 69%).

Nel 94% dei casi l’attività di ricerca e sviluppo si è svolta prevalentemente in Italia e 12 imprese (5 in più rispetto alle due precedenti edizioni dell’Osservatorio) hanno dichiarato di aver aperto, nel corso dell’ultimo triennio, un centro di ricerca in Italia.

Figura 2.34 Imprese che hanno investito in R&S



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Al tema degli investimenti in R&S si lega naturalmente la presenza in azienda di addetti destinati ad attività di ricerca e sviluppo, tema già approfondito nel paragrafo dedicato.⁸ Qui è opportuno ricordare che anche la percentuale di imprese con risorse umane destinate alle sole attività di R&S è calata, dal 72% del 2019 al 70,4% del 2020, ritornando ai livelli di due anni fa.

Resta costante il dato relativo alle imprese che hanno depositato brevetti nell'ultimo triennio, pari al 17% (in aumento, però, se raffrontato al periodo 2016-18 in cui era il 15%); va tuttavia evidenziato che si registra una crescita sostenuta negli E&D (dal 10,3% al 18,2%) e negli specialisti dell'aftermarket (dal 12,5% al 19,0%), a fronte del calo osservato nel gruppo dei sistemisti e modulististi (dal 40,0% al 32,1%) e specialisti (dal 25,0 al 21,2%).

Il 78% delle imprese rispondenti dichiara di aver realizzato almeno un'innovazione di processo e/o prodotto⁹ nel triennio 2018-20; nell'edizione precedente, la percentuale di chi aveva innovato nell'ultimo triennio era superiore all'80%, segnale che il 2020 ha inciso in maniera importante anche sulle dinamiche di medio periodo.

Le imprese che hanno introdotto sul mercato prodotti nuovi o significativamente migliorati nel corso degli ultimi tre anni sono poco meno del 40% delle rispondenti, in calo rispetto alla precedente rilevazione (erano il 42,6%) ma soprattutto rispetto al triennio 2015-17 (il 55,7%). L'innovazione di prodotto è fisiologicamente meno accentuata sulle produzioni di parti e componenti standardizzate e pertanto coinvolge un minor numero di subfornitori e subfornitori delle lavorazioni (rispettivamente il 28,6% e il 26,8% di essi), mentre cresce fra gli specialisti, ivi inclusi gli specialisti dell'aftermarket (il 47,3% di entrambe le categorie) e, soprattutto, fra i sistemisti e i modulististi (il 60,7%).

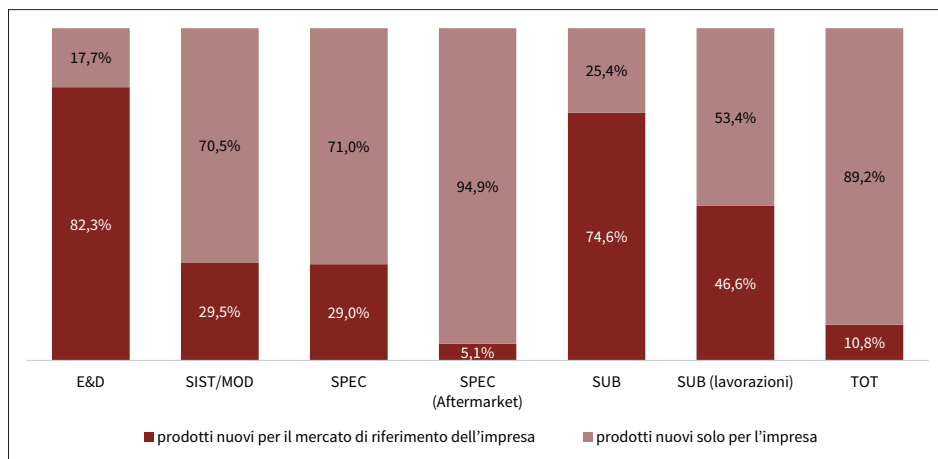
Degli oltre 19.700 prodotti nuovi immessi dalle imprese sul mercato fra il 2018 e il 2020, la maggioranza (l'89,2%) viene qualificata come produzioni nuove o significativamente migliorate solo per l'impresa, perché introdotte precedentemente sul mercato da imprese concorrenti: è quanto avviene tipicamente nell'aftermarket, dove quasi il 95% dei prodotti nuovi apporta migliorie per l'azienda e non per il mercato nel suo complesso.

I prodotti nuovi per l'intero mercato di riferimento rappresentano quindi il restante 10,8%, ma sono particolarmente incidenti nell'innovazione di prodotto sviluppata da E&D e subfornitori.

8 Si veda il paragrafo 2.6.

9 Nell'indagare l'introduzione di 'innovazioni di prodotto' si monitora l'introduzione sul mercato di un prodotto nuovo o significativamente migliorato in termini di caratteristiche tecniche e funzionali, uso di materiali e componenti, prestazioni, facilità d'uso ecc. Per 'innovazione di processo' si intende l'adozione di un processo - processo di produzione, sistema logistico, metodo di distribuzione di prodotti o altre attività di supporto alla produzione - nuovo o significativamente migliorato.

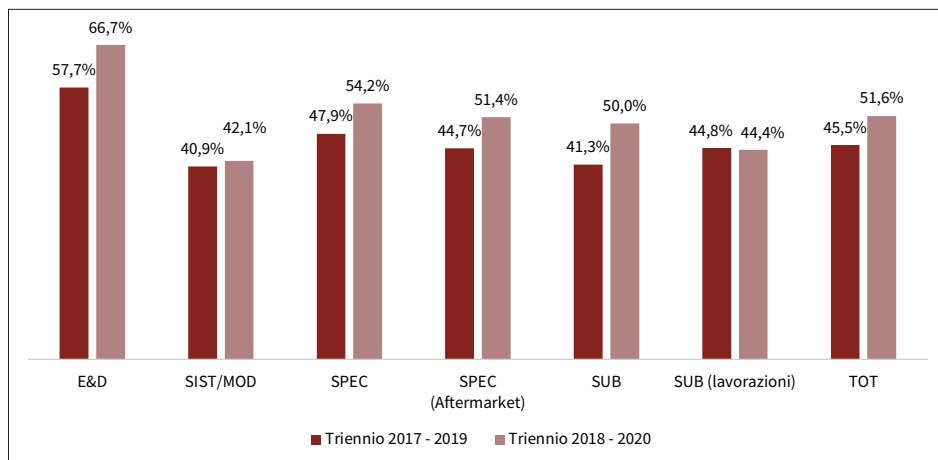
Figura 2.35 Innovazioni di prodotto per le imprese e innovazioni di prodotto per il mercato di riferimento



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Le innovazioni di processo sono caratterizzate da una maggiore trasversalità e hanno infatti riguardato più del 72% delle imprese del settore, anche se in decrescita rispetto al passato. Rispetto al dato medio, emergono gli specialisti (dove la percentuale supera l'80%), ma anche i subfornitori delle lavorazioni, con oltre il 79% di imprese innovatrici. Prevalentemente le imprese mettono in atto innovazioni che riguardano i processi di produzione (il 44,3%) e di gestione (il 38,8%), mentre è ancora meno diffusa l'innovazione applicata alla logistica (il 16,8%), con una distribuzione che conferma quanto emerso già nella precedente edizione.

Figura 2.36 Imprese che hanno introdotto almeno un processo nuovo per il mercato di riferimento dell'impresa

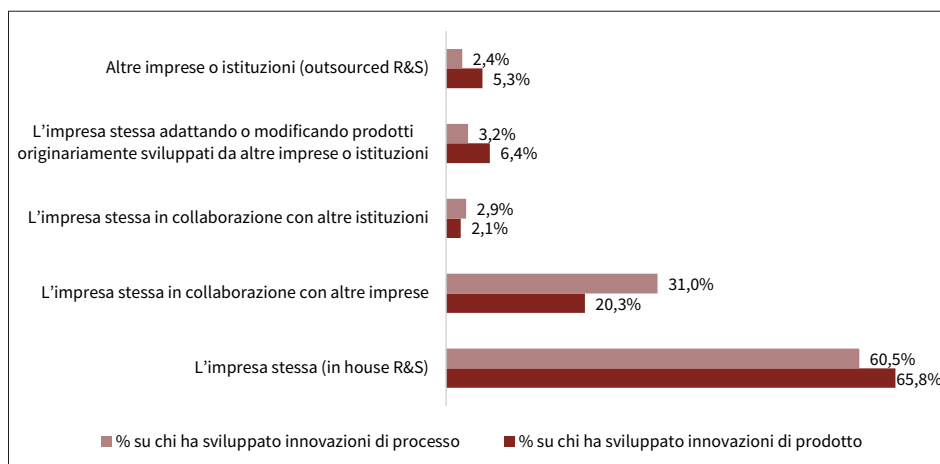


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Per oltre la metà delle imprese (il 51,6%), tra le innovazioni di processo introdotte fra il 2018 e il 2020 vi è almeno un processo nuovo non solo per l'impresa stessa, ma anche per il mercato di riferimento; questa evidenza è più diffusa nell'ambito delle attività di E&D (il 66,7%), fra specialisti (il 54,2%) e specialisti aftermarket (il 51,4%) e, a sorpresa, nella metà delle imprese di subfornitura. Rispetto a quanto dichiarato nell'indagine 2020, tutte le categorie di fornitori della filiera hanno visto crescere la diffusione di innovazioni di processo radicali, con l'unica eccezione dei subfornitori delle lavorazioni il cui peso è rimasto pressoché stabile.

La modalità principale adottata per fare innovazione è prevalentemente quella di investire in R&S *in-house* - scelta più frequente per innovare la produzione - o farlo in collaborazione con altri soggetti imprenditoriali, canale più diffuso nelle innovazioni di processo. Rispetto alla precedente rilevazione, va evidenziato che aumenta lievemente il ricorso alle attività di R&S *in-house* per le innovazioni di processo (era il 58%), mentre si riduce per l'innovazione di prodotto (il 71%), per i quali incrementa il ricorso alla R&S sia esternalizzata, sia in collaborazione con altre imprese. Di gran lunga meno frequenti soluzioni alternative, quali adattare o modificare al proprio interno innovazioni sviluppate in origine da altre imprese e/o istituzioni oppure esternalizzare le attività di innovazione o, infine, collaborare con istituzioni o partner scientifici.

Figura 2.37 Soggetto che ha prevalentemente sviluppato le innovazioni di prodotto e processo introdotte dall'impresa nel triennio 2018-20



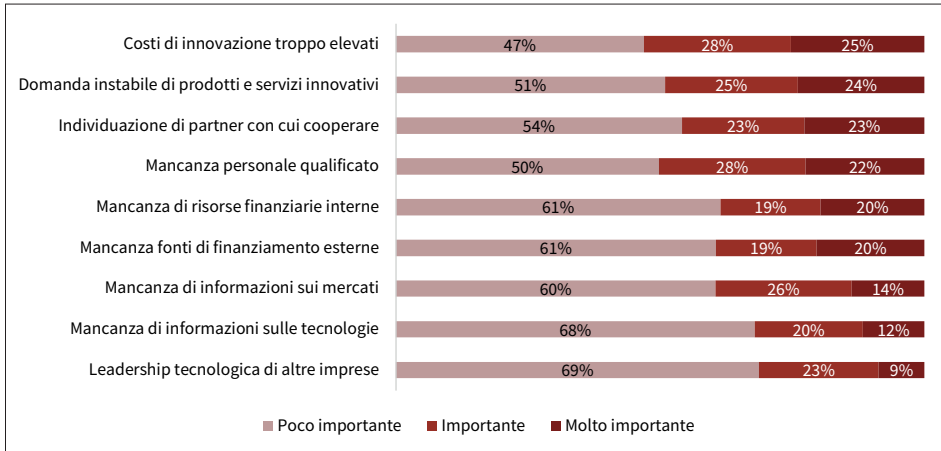
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Gli ostacoli che le imprese rilevano nello sviluppo di innovazioni di processo o prodotto¹⁰ sono principalmente connessi ai costi di innovazione ritenuti ancora molto elevati; ad essi fanno seguito la mancanza di personale qualificato e le difficoltà di reperimento di partner con cui collaborare, che hanno sorpassato per importanza le esigenze di reperimento di fonti di finanziamento interne o esterne all'impresa.

Tuttavia, rispetto al rilievo che le imprese avevano dato ai principali ostacoli all'innovazione nella precedente indagine – quando, ad esempio, i costi elevati per innovare rappresentavano una criticità per il 39% delle imprese a fronte del 25% attuale – emerge in questa analisi un ridimensionamento dell'entità delle valutazioni che forse riflette un atteggiamento e un giudizio ancora sospensivi, conseguente agli effetti della crisi pandemica.

¹⁰ La domanda è stata posta chiedendo di attribuire ad ogni fattore di ostacolo all'innovazione un grado di importanza su una scala da 1 a 5. Nell'elaborazione, sono stati definite le classi 'poco importante' (=1 + 2), 'importante' (=3) e 'molto importante' (=4+5).

Figura 2.38 Fattori di ostacolo alle attività di innovazione nel triennio 2018-20



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

La differente percezione che le imprese hanno delle difficoltà a innovare è più chiara se si considera la dimensione aziendale. Nel mettere in evidenza la sola percentuale di imprese che attribuiscono ‘molta importanza’ agli ostacoli tenuti in considerazione, fra le micro imprese è più diffuso il problema dei costi di innovazione (il 45% di imprese, a fronte del 25% complessivo), mentre per le piccole la questione connessa alle risorse finanziarie (interne o esterne) ha maggior peso. Se nelle imprese di media dimensione è più diffusa l’opinione che manchi personale sufficientemente qualificato per sviluppare attività di innovazione, fra le grandi emerge la difficoltà ad individuare partner tecnologici.

Tabella 2.4 Fattori di ostacolo all'innovazione di 'elevata importanza' e dimensione aziendale

	micro	piccola	media	grande	TOT
Consolidata leadership tecnologica altre imprese	12,3%	6,7%	11,0%	2,3%	8,7%
Mancanza di informazioni sulle tecnologie	14,0%	13,5%	9,3%	11,4%	11,7%
Mancanza di informazioni sui mercati	24,6%	16,0%	9,9%	6,8%	13,8%
Mancanza fonti di finanziamento esterne all'impresa	38,6%	22,2%	15,0%	11,4%	20,4%
Mancanza di risorse finanziarie interne all'impresa o al gruppo	36,2%	22,0%	13,3%	14,0%	19,6%
Mancanza personale qualificato	29,3%	21,1%	23,7%	13,6%	22,5%
Difficile individuazione dei partner con cui cooperare	38,6%	23,9%	16,4%	22,2%	22,7%
Domanda instabile di prodotti e servizi innovativi	37,9%	25,0%	19,7%	18,6%	24,0%
Costi di innovazione troppo elevati	44,8%	26,2%	19,8%	17,8%	25,3%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

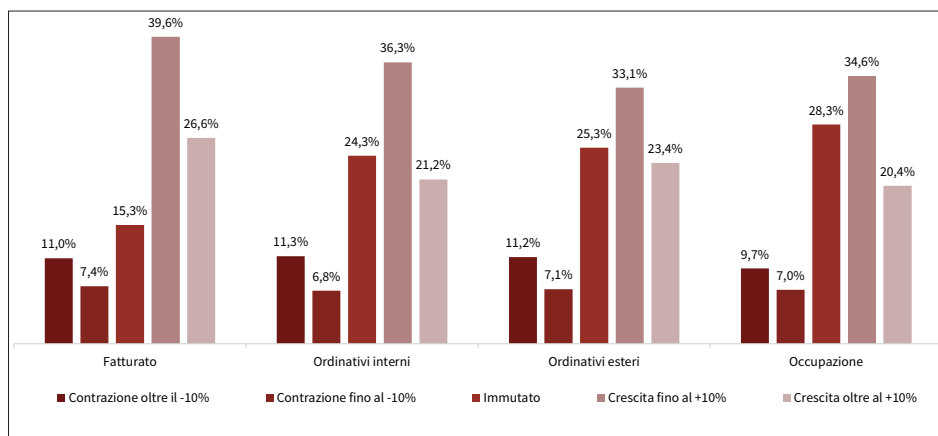
2.12 Prospettive e strategie d'impresa

Quanto accaduto nel quadro economico nazionale e internazionale nel corso dell'ultimo anno e mezzo ha prodotto effetti evidenti sulle imprese sia in termini di produzione industriale, sia di capacità degli operatori economici di mantenersi sul mercato. Il processo di recupero dei livelli di produzione e competitività precedenti l'emergenza sanitaria COVID-19 per la filiera automotive sembra essersi nuovamente avviato, con lo sguardo rivolto ai mega trend e alle sfide digitale e tecnologica che, pur già in atto in precedenza, hanno registrato un'accelerazione a fronte della pandemia.

Le previsioni per il 2021, dunque, già in buona parte confermate dai principali organismi nazionali e internazionali, sono di graduale ripresa anche per voce della maggior parte delle imprese della componentistica automotive. Con particolare riferimento alla produzione di parti e componenti, infatti, la filiera prevalentemente si attende un anno di ripresa, mentre è meno diffusa l'opinione delle imprese che prevedono ulteriori cali a carico di fatturato, ordinativi e occupazione. Oltre i due terzi delle imprese convengono su una crescita del fatturato, mentre solo il 15,4% prevede un andamento economico immutato e il 18,4% una contrazione. Per gli altri indicatori, la quota di imprese che prevedono aumenti è pari al

57,5% in relazione agli ordinativi interni, al 56,5% per le esportazioni e al 55% per chi pianifica una crescita dell'occupazione, mentre resta analoga la quota di chi si attende ulteriori riduzioni, ed è più alta la percentuale di aziende orientate a scenari di stabilità.

Figura 2.39 Previsioni per il 2021 (rispetto al 2020), con riferimento alla produzione automotive¹¹



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

In relazione al segmento della filiera di appartenenza, le imprese con prospettive più ottimistiche sono sistemisti e modulist, e specialisti: fra di essi, è ampiamente dominante la percezione che il 2021 si chiuderà con una crescita del fatturato (rispettivamente per il 77,8% e 73,8% delle rispondenti), così come diffusa è la convinzione di un aumento degli ordinativi interni (il 65,4% e il 66,2% delle categorie di fornitura) e di quelli esteri (per il 61,5% e 63,5% delle aziende). Sul fronte ordinativi interni ed esteri, il 35,1% e il 40% delle imprese di E&D esprime cautela ipotizzando scenari di stabilità, mentre resta alta la percentuale di specialisti aftermarket che si attendono ulteriori contrazioni (il 31,4% e il 34%). La subfornitura si mantiene in linea con l'opinione media.

Guardando alle sole previsioni di andamento del fatturato nel 2021, incrociate con le dichiarazioni a consuntivo del giro d'affari del 2020, si conferma una prospettiva di crescita che accomuna la maggioranza delle imprese, indipendentemente dall'andamento economico dell'ultimo anno.

¹¹ Al netto delle imprese che hanno dichiarato 'Non so'.

Tabella 2.5 Dichiarazioni a consuntivo (anno 2020) e previsionali (anno 2021) di andamento del fatturato

		Consuntivo anno 2020 (rispetto al 2019)			
		Diminuito	Stabile	Cresciuto	TOT
Previsioni anno 2021 (rispetto al 2020)	In diminuzione	18,2%	22,7%	18,3%	18,5%
	Stabile	21,2%	27,3%	13,5%	15,3%
	In crescita	60,6%	50,0%	68,3%	66,2%
	TOT	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

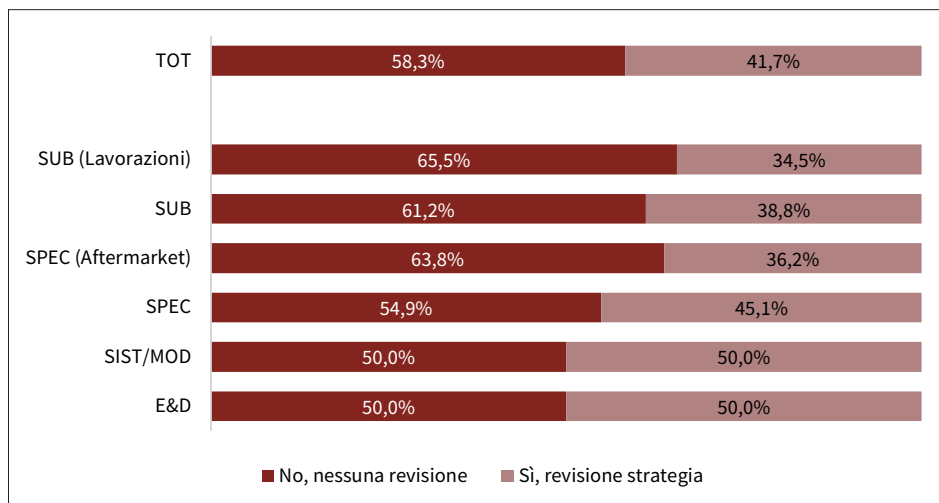
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Oltre il 60% delle imprese che hanno chiuso l'anno con una diminuzione del giro d'affari, prevede miglioramenti nel 2021; questa percentuale sale al 68,3% per le imprese che comunque sono riuscite a terminare l'anno pandemico in crescita, mentre è evidente un atteggiamento più cauto fra quante nel 2020 hanno registrato un andamento invariato rispetto al 2019 e che, 'solo' nella metà dei casi, prevedono miglioramenti nell'andamento economico.

A seguito dell'emergenza COVID-19, poco meno del 42% delle imprese del settore ha messo in atto o ha intenzione di intraprendere una revisione della strategia o della struttura aziendale e, in prevalenza, si tratta di imprese collocate o ai livelli più alti della filiera, quali sistemisti e moduli (un'impresa su due) o specialisti (il 45%), o con attività più trasversali rispetto alle altre come nel caso delle imprese di E&D (il 50%).

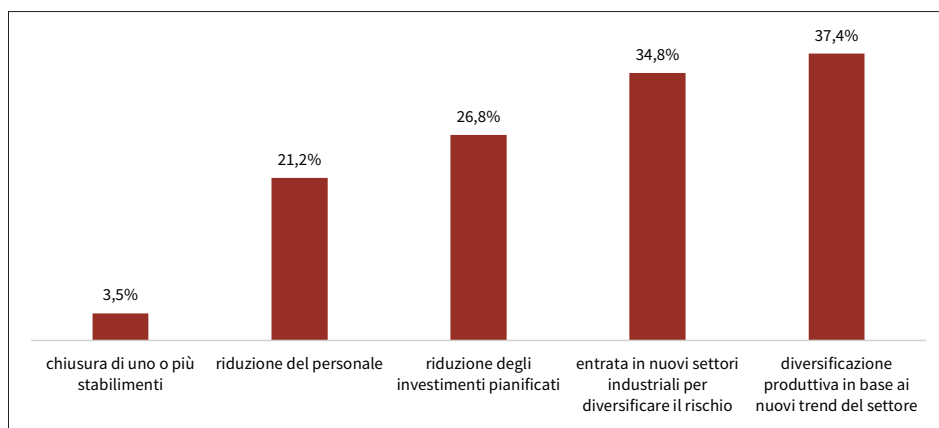
La scelta di revisione, tuttavia, solo in parte va nella direzione di ridurre la produzione (con la conseguente chiusura di stabilimenti), il personale o gli investimenti pianificati, mentre muove più frequentemente a favore di una diversificazione produttiva, stimolata anche dai nuovi trend tecnologici dell'automotive, o dall'entrata in nuovi settori industriali al fine di diversificare il rischio.

Figura 2.40 Imprese che hanno intenzione di intraprendere/hanno intrapreso una revisione della strategia e/o della struttura aziendale a seguito dell'emergenza COVID-19



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

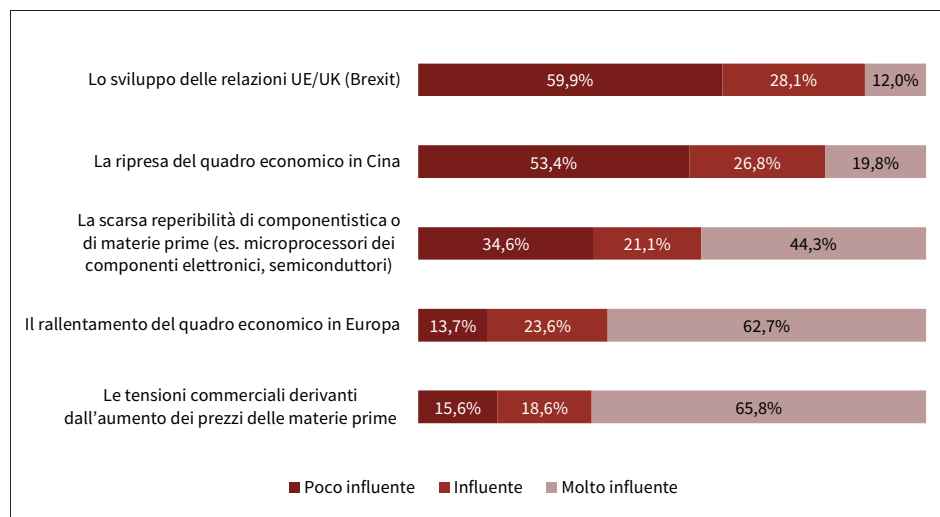
Figura 2.41 Azioni di revisione della strategia e/o della struttura aziendale (% di imprese, risposta multipla)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Le strategie aziendali sono inevitabilmente influenzate da quanto sta avvenendo nello scenario internazionale: nel guardare al prossimo biennio, le imprese che hanno partecipato all'indagine individuano come fattore principale di condizionamento il generale rallentamento subito dal quadro economico in Europa, affiancato dalle tensioni commerciali che derivano dall'aumento dei prezzi delle materie prime (es. su acciaio, materie plastiche, alluminio, ecc.); anche le difficoltà di approvvigionamento connesse alla scarsa reperibilità di componentistica o di materie prime (es. microprocessori dei componenti elettronici, semiconduttori) potrebbero nel tempo influenzare le scelte di strategia imprenditoriale. Meno impattanti risultano la ripresa di competitività del quadro economico cinese e le incognite nello sviluppo delle relazioni commerciali tra Unione Europea e Regno Unito dovute alla Brexit, in parte risolte con il *Trade and Cooperation Agreement* di fine 2020.

Figura 2.42 Fattori che potranno influenzare la strategia di sviluppo aziendale nel prossimo biennio

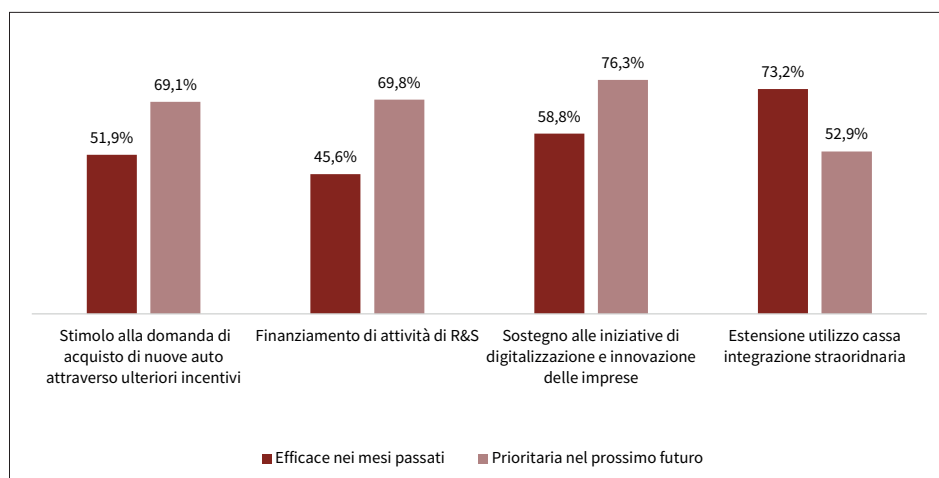


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Nel valutare, infine, l'efficacia delle misure di sostegno alla filiera automotive intraprese dal Governo in risposta all'emergenza COVID-19, pensando al recente passato, quasi i tre quarti delle imprese rispondenti (il 73,2%) hanno ritenuto efficaci le misure 'd'emergenza', volte in prevalenza a preservare l'occupazione in un periodo di stallo della produzione di parti e componenti: è il caso dell'estensione dell'utilizzo della cassa integrazione straordinaria. Al contrario, per i prossimi mesi è più evidente la necessi-

tà di stimolare i consumi o dare impulso, mediante investimenti o nuove iniziative, all'irrobustimento dei processi di digitalizzazione e innovazione della filiera.

Figura 2.43 Efficacia delle misure di sostegno governative in risposta all'emergenza sanitaria COVID-19



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

2.13 Conclusioni

I dati illustrati nel presente capitolo delineano una filiera coinvolta in una fase di transizione senza precedenti nella storia recente, con traiettorie di evoluzione ancora incerte. Le difficoltà manifestatesi già nel 2019, sono esplose nel 2020, anno della crisi pandemica, con un impatto diretto sulla capacità produttiva media annua, e sul fatturato del settore, che ha subito un drastico calo. Per la componentistica automotive si stanno prospettando scenari di cambiamento, alla luce anche dalla nascita del gruppo Stellantis, operazione dagli esiti ancora indefiniti sull'indotto nazionale. In questo quadro, l'indagine ha evidenziato come sia proseguito nel 2020 il processo di progressiva riduzione della dipendenza da FCA, accompagnato da un riassetto nella riorganizzazione delle imprese come fornitrici di altre case automobilistiche.

In parallelo, quanto ai mercati settoriali di sbocco, la strategia di diversificazione ha ridotto la quota di imprese con ricavi generati in misura maggioritaria dal settore automotive, che ha raggiunto il valore più basso rilevato dall'Osservatorio negli anni. Anche i flussi del commercio interna-

zionale hanno subito una riduzione, essendo diminuita in misura rilevante la quota di imprese esportatrici nel settore.

La propensione della filiera a innovare ha registrato andamenti eterogenei: è calato il numero di imprese che nel 2020 hanno investito parte del fatturato in R&S, mentre nell'ultimo triennio sono cresciute le realtà che hanno depositato brevetti se paragonato al periodo 2016-18. Rispetto al passato, si è ridotto il numero di imprese che hanno sviluppato innovazioni sia di prodotto, sia di processo, mentre è cresciuta l'incidenza di quante hanno introdotto innovazioni di processo radicali per il mercato di riferimento.

Al tema dell'innovazione e delle sfide tecnologiche connesse agli emergenti trend di mobilità si lega naturalmente quello delle risorse umane e dei nuovi fabbisogni e competenze della filiera. Oltre sette imprese su dieci destinano parte delle proprie risorse umane ad attività di R&S ma, mentre nell'ultimo quinquennio è cresciuto il numero delle imprese con personale laureato, l'investimento aziendale in addetti alla ricerca registra ancora un andamento altalenante. È però ormai diffusa la consapevolezza che sempre più aree di attività richiederanno il reperimento di nuovi profili in possesso di competenze specifiche: dalla gestione dei processi produttivi ai processi di automazione, dallo sviluppo di software o applicazioni alla ricerca di nuovi prodotti e materiali.

In conclusione, da questa edizione dell'indagine sono emersi con evidenza gli effetti che l'emergenza sanitaria COVID-19 ha avuto sulle imprese della filiera, sia in termini di produzione industriale, sia di capacità degli operatori economici di mantenersi sul mercato. Tuttavia, il processo di recupero dei livelli di produzione e competitività precedenti a questa crisi sembra essersi nuovamente avviato e le prospettive che attendono il settore per il 2021, anche per voce della maggior parte delle imprese indagate, sono di graduale ripresa: la filiera si attende un anno di ripartenza della produzione, con una conseguente crescita in termini di fatturato, ordinativi e occupazione e lo sguardo è ora rivolto alle sfide digitale e tecnologica del prossimo futuro.

Permane ancora la preoccupazione per il generale rallentamento subito dal quadro economico in Europa, al quale si affiancano incognite legate alle tensioni commerciali derivanti dall'aumento dei prezzi delle materie prime, e alle difficoltà di approvvigionamento dovute alla scarsa reperibilità di componentistica e materie prime. Ma le scelte di strategia imprenditoriale, superata la fase emergenziale della crisi, sono quelle di orientarsi, mediante investimenti aziendali mirati e grazie al supporto di specifiche misure di sostegno governative, all'irrobustimento dei processi di digitalizzazione e innovazione della filiera.

