

# Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

REALIZZATO DA



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA  
DI TORINO



## **Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022**

Torino, ottobre 2022

Redazione del rapporto:

Giancarlo Albiero (Area Aftermarket e Motorsport - ANFIA)  
Barbara Barazza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)  
Alberta Coccimiglio (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)  
Andrea Debernardis (Gruppi Componenti e Car Design & Engineering - ANFIA)  
Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)  
Emanuela Pregnolato (Area Economica & Internazionalizzazione - ANFIA)  
Miriam Sala (Area Studi e Statistiche - ANFIA)  
Annunziata Scocozza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Coordinamento progetto di ricerca:

Barbara Barazza (Responsabile settore Studi e Statistica Camera di commercio di Torino)  
Andrea Debernardis (Responsabile Gruppi Componenti e Car Design & Engineering ANFIA)

Elaborazioni statistiche e normalizzazione database:

Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica Camera di commercio di Torino)  
Miriam Sala (Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA)

Qualunque parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di recupero dati o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico, senza autorizzazione, a condizione che se ne citi la fonte.

Any part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without permission provided that the source is fully credited.

# Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

## Ringraziamenti

Come nelle passate edizioni, il nostro primo ringraziamento va a tutte le imprese della componentistica automotive italiana che hanno partecipato alla rilevazione dell'Osservatorio 2022, dedicando il proprio tempo alla compilazione del questionario, con il consueto impegno e interesse. Grazie al loro contributo il rapporto 2022 ha mantenuto un elevato tasso di risposta, fondamentale per fornire un quadro complessivo del settore in tempi difficili come quelli presenti.

Realizzato da



# Sommario

INDICE DELLE FIGURE.....	6
INDICE DELLE TABELLE.....	8
Premessa.....	9
<b>1. Scenari globali dell'industria automotive.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1 L'economia mondiale .....</b>	<b>11</b>
1.1.1 <i>La congiuntura economica mondiale.....</i>	11
1.1.2 <i>Il petrolio e i prezzi delle materie prime .....</i>	14
1.1.3 <i>Il commercio mondiale .....</i>	22
<b>1.2 L'industria automotive mondiale.....</b>	<b>23</b>
1.2.1 <i>La domanda mondiale di autoveicoli .....</i>	23
1.2.2 <i>La produzione mondiale di autoveicoli .....</i>	29
<b>1.3 L'economia e l'industria automotive italiane .....</b>	<b>32</b>
1.3.1 <i>La filiera produttiva italiana del settore automotive.....</i>	34
1.3.2 <i>La domanda di autoveicoli e veicoli trainati .....</i>	35
1.3.3 <i>Il parco circolante.....</i>	37
<b>1.4 Le prospettive per il 2022 .....</b>	<b>38</b>
<b>2. L'automotive aftermarket .....</b>	<b>40</b>
2.1 Il mercato dell'Aftermarket.....	40
2.2 La filiera Aftermarket .....	40
2.3 Differenze tra OEM, OES e IAM.....	43
2.4 Differenze tra prodotto originale ed equivalente.....	44
2.5 Anzianità del Parco Circolante in Italia.....	45
2.6 Dove siamo e dove stiamo andando .....	45
2.7 Evoluzione tecnologica: nuove competenze e prodotti del futuro.....	46
2.8 Conclusioni .....	47
<b>3. La componentistica automotive italiana .....</b>	<b>48</b>
3.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento.....	48
3.2 La metodologia d'indagine e la struttura del questionario.....	50
3.3 La dimensione economica della filiera .....	51
3.4 Caratteristiche delle imprese intervistate .....	52
3.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale.....	57
3.6 Capitale umano: caratteristiche e nuove competenze richieste.....	62
3.7 Il mercato aftermarket.....	67
3.8 Relazioni della filiera con il gruppo Stellantis e gli altri principali clienti.....	68
3.9 Internazionalizzazione .....	72
3.10 La saturazione della capacità produttiva .....	77
3.11 Innovazione e collaborazioni fra le imprese .....	79

3.12	Posizionamento per tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto in relazione a nuovi ambiti tecnologici.....	84
3.13	Prospettive e strategie d'impresa .....	88
3.15	Conclusioni .....	94
	APPENDICE.....	95
4.	La filiera della componentistica in Piemonte.....	97
4.1	Introduzione .....	97
4.2	I numeri della filiera.....	98
4.3	Caratteristiche delle imprese piemontesi intervistate .....	99
4.4	Andamento del fatturato e saturazione della capacità produttiva.....	101
4.5	Il Gruppo Stellantis: dipendenza, opportunità e strategie future .....	104
4.6	La proiezione internazionale delle imprese .....	107
4.7	Effetti della crisi pandemica, strategie di sviluppo e previsioni per il 2022.....	109
4.8	L'orientamento all'innovazione.....	113
4.9	Posizionamento delle imprese piemontesi e trend emergenti .....	115
4.10	Le risorse umane: caratteristiche e competenze .....	117
5.	Il settore Automotive nella Regione Lazio .....	120
5.1	Le aziende presenti sul Territorio .....	120
5.2	Lo stabilimento Stellantis e il suo indotto .....	121
5.3	La distribuzione della catena del valore delle forniture e l'incidenza dell'indotto locale.....	123
5.4	La subfornitura locale e il coinvolgimento delle PMI locali nella filiera automotive regionale .....	125
5.5	Le problematiche macro e quelle territoriali .....	126
5.6	Il mercato del lavoro locale e i fabbisogni professionali delle imprese.....	127
5.7	L'università, il territorio e le imprese del settore dell'automotive .....	128



## INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1.1 TASSO INFLAZIONE MONDO .....	15
FIGURA 1.2 PREVISIONI TASSO INFLAZIONE MONDO .....	16
FIGURA 1.3 ANDAMENTO QUOTAZIONE GAS NATURALE (INDICE EURO 2020 = 100) .....	17
FIGURA 1.4 ANDAMENTO QUOTAZIONE PETROLIO BRENT (ICE) (INDICE EURO 2020 = 100) .....	18
FIGURA 1.5 ANDAMENTO QUOTAZIONE COILS (INDICE EURO 2020 = 100) .....	18
FIGURA 1.6 ANDAMENTO INDICE PLASTICHE ED ELASTOMERI (INDICE EURO 2020 = 100) .....	20
FIGURA 1.7 AFFIDABILITÀ DEI TEMPI DI ARRIVO NEI PORTI .....	21
FIGURA 1.8 NUMERO DI GIORNI MEDI DI RITARDO DI ARRIVO NEI PORTI .....	21
FIGURA 1.9 TRAFFICO CARGO AEREO – ANDAMENTO CTKs DESTAGIONALIZZATO .....	22
FIGURA 1.10 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN MLN DI UNITÀ .....	24
FIGURA 1.11 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACRO AREA ECONOMICA, IN % SUL TOTALE MONDO .....	24
FIGURA 1.12 PRODUZIONE ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2021 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ) .....	34
FIGURA 1.13 DOMANDA ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2021 E VAR. % .....	35
FIGURA 2.1 LA DISTRIBUZIONE RICAMBI AUTO .....	41
FIGURA 2.2 LA RIPARAZIONE .....	42
FIGURA 2.3 EVOLUZIONE DEL FATTURATO .....	43
FIGURA 3.1 DISTRIBUZIONE DEI FORNITORI DELLA COMPONENTISTICA PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA .....	48
FIGURA 3.2 IMPRESE PER CLASSI DI ADDETTI. CONFRONTO RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO .....	53
FIGURA 3.3 IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI. CONFRONTO RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO .....	54
FIGURA 3.4 IMPRESE PER CLASSI DI FATTURATO. ANNI 2019-2021 .....	54
FIGURA 3.5 IMPRESE PER TIPOLOGIA DI CONDUZIONE .....	56
FIGURA 3.6 IMPRESE PER TIPOLOGIA DI CONDUZIONE E FORME DI CONTROLLO SOCIETARIO .....	56
FIGURA 3.7 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO .....	57
FIGURA 3.8 SALDI TRA AUMENTI E RIDUZIONI DEL FATTURATO. ANNI 2015-2021 .....	58
FIGURA 3.9 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2019-2021 .....	58
FIGURA 3.10 ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER DIMENSIONE D'IMPRESA .....	59
FIGURA 3.11 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI FATTURATO AUTOMOTIVE PER CATEGORIA DI FORNITORI .....	60
FIGURA 3.12 QUOTA DI IMPRESE CON FATTURATO AUTOMOTIVE SUPERIORE AL 50% SUL FATTURATO TOTALE PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2019-2021 .....	60
FIGURA 3.13 ANDAMENTO DEL FATTURATO DELLE IMPRESE PER QUOTA DI RICAVI AUTOMOTIVE .....	61
FIGURA 3.14 QUOTA DI IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI E SETTORE DI DESTINAZIONE (*) .....	61
FIGURA 3.15 IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI E QUOTA DI ADDETTI IMPIEGATI NEL SETTORE AUTOMOTIVE .....	62
FIGURA 3.16 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI ADDETTI LAUREATI E PER CATEGORIE DI FORNITORI .....	63
FIGURA 3.17 IMPRESE CON ADDETTI IMPIEGATI IN RICERCA & SVILUPPO. CONFRONTO 2021 E 2020 .....	64
FIGURA 3.18 NECESSITÀ DI NUOVE FIGURE PROFESSIONALI PER AREE DI ATTIVITÀ .....	65
FIGURA 3.19 PREVISIONE DEL GRADO DI DIFFICOLTÀ DI REPERIMENTO DELLE FIGURE PROFESSIONALI PER AREA DI ATTIVITÀ (MEDIO/ELEVATO) .....	66
FIGURA 3.20 QUOTA DI IMPRESE PER TIPOLOGIA DI MERCATO .....	67
FIGURA 3.21 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA FATTURATO DA VENDITE A GRUPPO STELLANTIS. ANNI 2021 E 2020 .....	68
FIGURA 3.22 RIPARTIZIONE DEL FATTURATO PER CLIENTE FINALE. ANNI 2021 E 2020 .....	69
FIGURA 3.23 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA FATTURATO DA VENDITE GRUPPO STELLANTIS PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2021 E 2020 .....	69
FIGURA 3.24 IMPRESE DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE PER PRINCIPALI CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI .....	70
FIGURA 3.25 FATTORI CHE INFLUENZANO MAGGIORMENTE* LE ASPETTATIVE, POSITIVE E NEGATIVE, DEGLI OPERATORI DELLA FILIERA RISPETTO AL NUOVO SOGGETTO INDUSTRIALE STELLANTIS .....	71
FIGURA 3.26 IMPRESE PER TIPOLOGIA DI AZIONI INTRAPRESE O PROGRAMMATE IN CONSIDERAZIONE DELLA NASCITA DI STELLANTIS. CONFRONTO ANNI 2021 E 2020 .....	72
FIGURA 3.27 QUOTA IMPRESE ESPORTATRICI PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2017-2021 .....	73
FIGURA 3.28 QUOTA FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI (VALORI %) .....	74
FIGURA 3.29 GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI .....	75
FIGURA 3.30 VARIAZIONE MEDIA DEL FATTURATO DERIVANTE DALLE ESPORTAZIONI PER CATEGORIE DI FORNITORI (VALORI %) .....	75
FIGURA 3.31 DICHIARAZIONI SULL'ANDAMENTO DEL FATTURATO ESTERO. ANNI 2019-2021 .....	76
FIGURA 3.32 PRINCIPALI OSTACOLI ALL'EXPORT* .....	77
FIGURA 3.33 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. ANNI 2021, 2020 E 2019 .....	78
FIGURA 3.34 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E CATEGORIA DI FORNITORI .....	78
FIGURA 3.35 IMPRESE CHE HANNO INVESTITO IN R&S PER CATEGORIA DI FORNITURA .....	79

FIGURA 3.36 PERCENTUALE DI FATTURATO INVESTITO IN RICERCA E SVILUPPO. ANNI 2019-2021 .....	80
FIGURA 3.37 QUOTA DI IMPRESE CON INNOVAZIONI DI PRODOTTO NEL TRIENNIO 2019-2021 E TIPOLOGIA DI INTERVENTO.....	81
FIGURA 3.38 FATTORI* DI OSTACOLO ALL'INNOVAZIONE .....	83
FIGURA 3.39 FINALITÀ PER LE QUALI SONO STATE REALIZZATE COLLABORAZIONI FRA IMPRESE .....	84
FIGURA 3.40 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN .....	85
FIGURA 3.41 PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO PER AMBITI TECNOLOGICI .....	86
FIGURA 3.42 PERCORSI DI ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNI 2019-2021 .....	87
FIGURA 3.43 PREVISIONI PER IL 2022 RISPETTO AL 2021, CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE .....	89
FIGURA 3.44 SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE PER INDICATORI ECONOMICI E PER CATEGORIE DI FORNITORI .....	90
FIGURA 3.45 IMPRESE CHE HANNO INTENZIONE DI INTRAPRENDERE O HANNO INTRAPRESO UNA REVISIONE DELLA STRATEGIA E/O DELLA STRUTTURA AZIENDALE A SEGUITO DELLA EMERGENZA COVID-19 PER CATEGORIE DI FORNITORI .....	91
FIGURA 3.46 AZIONI DI REVISIONE DELLA STRATEGIA/STRUTTURA AZIENDALE A SEGUITO DELL'EMERGENZA COVID-19 – CONFRONTO ANNI 2020 E 2021 (% DI IMPRESE, RISPOSTA MULTIPLA) .....	91
FIGURA 3.47 QUOTA DI IMPRESE PER INFLUENZA RILEVANTE* DI ALCUNI FATTORI SULLA STRATEGIA DI SVILUPPO DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI DUE ANNI.....	92
FIGURA 3.48 MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE VALUTATE EFFICACI IN PASSATO E PRIORITARIE IN FUTURO .....	93
FIGURA 4.1 IMPRESE RISPONDENTI PER SEGMENTO DELLA FILIERA. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO .....	99
FIGURA 4.2 I MERCATI DI DESTINAZIONE DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE PIEMONTESE (% DI IMPRESE).....	102
FIGURA 4.3 ANDAMENTO DEL FATTURATO (% DI IMPRESE).....	103
FIGURA 4.4 SALDO FRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E DIMINUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITURA (% DI IMPRESE) ..	103
FIGURA 4.5 LIVELLO MEDIO DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO.....	104
FIGURA 4.6 FATTURATO AUTOMOTIVE GENERATO GRAZIE A STELLANTIS. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA (% DI IMPRESE) .....	105
FIGURA 4.7 FATTORI CHE INFLUENZANO LE ASPETTATIVE DELLE IMPRESE RISPETTO ALL'OPERAZIONE STELLANTIS* (% DI IMPRESE)..	106
FIGURA 4.8 AZIONI INTRAPRESE/DA INTRAPRENDERE A SEGUITO DELLA NASCITA DI STELLANTIS (% DI IMPRESE).....	106
FIGURA 4.9 DICHIARAZIONI DI DIMINUZIONE, STABILITÀ E AUMENTO DEL FATTURATO ESTERO (% DI IMPRESE).....	107
FIGURA 4.10 IMPRESE PIEMONTESE ESPORTATRICI E GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT .....	108
FIGURA 4.11 FATTORI CHE FRENANO LE ESPORTAZIONI*. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA E CONFRONTO .....	109
FIGURA 4.12 ROBUSTEZZA DELLA FILIERA E PROBLEMI DI APPROVVIGIONAMENTO. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO .....	110
FIGURA 4.13 EFFICACIA DELLE MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE INTRAPRESE DALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE (% DI IMPRESE).....	111
FIGURA 4.14 PREVISIONI PER IL 2022 RISPETTO AL 2021 DEI PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI DELL'IMPRESA CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO.....	112
FIGURA 4.15 I FATTORI DI INFLUENZA DELLA FUTURA STRATEGIA DI SVILUPPO IMPRENDITORIALE (% DI IMPRESE) .....	112
FIGURA 4.16 INNOVAZIONI DI PRODOTTO O DI PROCESSO PER SEGMENTO DI APPARTENENZA (% DI IMPRESE) .....	113
FIGURA 4.17 I SOGGETTI CHE HANNO SVILUPPATO INNOVAZIONI DI PRODOTTO O DI PROCESSO (% DI IMPRESE).....	113
FIGURA 4.18 PRINCIPALI OSTACOLI ALL'INNOVAZIONE. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO (% DI IMPRESE).....	115
FIGURA 4.19 PARTECIPAZIONE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO (% DI IMPRESE) .....	116
FIGURA 4.20 REPERIMENTO DI NUOVE RISORSE UMANE E COMPETENZE PER PROGETTI TECNOLOGICI (% DI IMPRESE) .....	117
FIGURA 4.21 DISTRIBUZIONE IMPRESE PER CLASSE PERCENTUALE DI ADDETTI LAUREATI. PIEMONTE E RESTO D'ITALIA A CONFRONTO .....	118
FIGURA 4.22 FIGURE PROFESSIONALI RICERCATE DALLE IMPRESE NEI PROSSIMI CINQUE ANNI PER AREA AZIENDALE .....	119
FIGURA 5.1 ANDAMENTO DELLA PRODUZIONE DELLO STABILIMENTO STELLANTIS DI CASSINO 2013-2021 .....	121
FIGURA 5.2 NUMERO DI AUTO PRODOTTE IN ITALIA (ESCLUSI VEICOLI COMMERCIALI) TRA IL 2013 E IL 2021 E PESO % DELLE PRODUZIONI DELLO STABILIMENTO DI CASSINO SUL TOTALE DELLA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA NAZIONALE .....	122



## INDICE DELLE TABELLE

TABELLA 1.1 PIL, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023 .....	12
TABELLA 1.2 PIL UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2023 .....	12
TABELLA 1.3 PRODUZIONE INDUSTRIALE UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2020-2021 (VARIAZIONI PERCENTUALI SULLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE PER IL 2022).....	13
TABELLA 1.4 PREZZO DEL PETROLIO, US\$ AL BARILE (MEDIA DEI PREZZI UK, BRENT, DUBAI E WTI) .....	15
TABELLA 1.5 PREZZI DELLE MATERIE PRIME – PRE / POST PANDEMIA COVID-19 .....	17
TABELLA 1.6 COMMERCIO MONDIALE, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI (2020-2023).....	22
TABELLA 1.7 UE-EFTA-UK, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2012-2021, MLN DI UNITÀ E VAR. %.....	25
TABELLA 1.8 NAFTA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2012-2021, MLN DI UNITÀ E INDICE (2007=100) .....	26
TABELLA 1.9 VENDITE MONDIALI DI AUTOVEICOLI, 2019-2021, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE .....	28
TABELLA 1.10 PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI .....	29
TABELLA 1.11 PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI, 2019-2021, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE.....	30
TABELLA 1.12 CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI 2019-2021 VAR. % ANNUALI.....	32
TABELLA 2.1 CIRCOLAZIONE PER TIPO DI VEICOLO E ANZIANITÀ IN ITALIA AL 31 DICEMBRE 2021 .....	45
TABELLA 3.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE .....	51
TABELLA 3.2 DISTRIBUZIONE DEI RISPONDENTI PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA .....	52
TABELLA 3.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER APPARTENENZA AD UN GRUPPO INDUSTRIALE E PER CATEGORIE DI FORNITORI .....	55
TABELLA 3.4 FIGURE PROFESSIONALI RICERCATE DALLE IMPRESE NEI PROSSIMI CINQUE ANNI PER AREA AZIENDALE .....	66
TABELLA 3.5 ANDAMENTO DI ALCUNI INDICATORI DELL'EXPORT. ANNI 2017-2021.....	73
TABELLA 3.6 SOGGETTO CHE HA SVILUPPATO L'INNOVAZIONE DI PRODOTTO E DI PROCESSO PER CATEGORIE DI FORNITORI (% SULLE IMPRESSE INNOVATRICI) .....	82
TABELLA 3.7 QUOTA DI PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO DEI NUOVI POWERTRAIN.....	85
TABELLA 3.8 IMPATTO DI NUOVE TECNOLOGIE SULLA COMPETITIVITÀ DELL'IMPRESA NEI PROSSIMI 5 ANNI.....	87
TABELLA 3.9 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER PREVISIONI PER IL 2022 RISPETTO AL 2021 CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE PER CATEGORIE DI FORNITORI E INDICATORI ECONOMICI.....	89
TABELLA 3.10 I MESTIERI DELLA FILIERA: ESEMPI DI PRODOTTI E DI SERVIZI PER CATEGORIA .....	96
TABELLA 4.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. DATI PIEMONTE .....	98
TABELLA 4.2 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER APPARTENENZA O MENO A UN GRUPPO .....	100
TABELLA 5.1 RIPARTIZIONE DEL VALORE DEGLI ACQUISTI PER AREE GEOGRAFICHE PER GIULIA/STELVIO E GRECALE .....	123
TABELLA 5.2 RIPARTIZIONE DEL VALORE DEGLI ACQUISTI PER GIULIA/STELVIO E GRECALE .....	123
TABELLA 5.3 AZIENDE DI PRIMO LIVELLO FORNITRICI DELLO STABILIMENTO DI CASSINO IN UN RAGGIO DI 25 KM DALLO STABILIMENTO E RIPARTIZIONE DEL VALORE DEL TOTALE DEGLI ACQUISTI .....	124
TABELLA 5.4 PROBLEMATICHE TERRITORIALI E PROBLEMATICHE MACRO, FATTORI RICORRENTI.....	126

## Premessa

L'edizione 2022 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana racconta, attraverso la voce delle imprese della filiera, i trend dell'anno 2021, spesso un po' frettolosamente etichettato come l'anno della ripresa dopo lo shock della pandemia da Covid-19, e le attese per il 2022 rispetto ai fattori economici e congiunturali in grado di impattare sulle loro strategie di sviluppo a breve termine. Se è vero che lo scorso anno sia la produzione che il mercato mondiale di autoveicoli hanno registrato un prevedibile rimbalzo rispetto al 2020, tuttavia, in entrambi i casi, non si è tornati ai livelli pre-pandemici, tendenza che vale anche per i volumi produttivi e di mercato del nostro Paese. In generale, quasi tutte le economie avanzate hanno infatti sofferto, fin dai primi mesi dello scorso anno, tensioni di tipo inflattivo e difficoltà nella catena di approvvigionamento di vari settori industriali tra cui l'automotive – spesso per uno squilibrio nella velocità di ripresa tra domanda e offerta già manifestatosi nel 2020 – alle prese anche con i rincari di materie prime e servizi di trasporto e logistica. Tutte dinamiche ancora in corso, per di più inasprite dagli effetti del conflitto Russia-Ucraina, responsabile anche di una pesante crisi energetica.

L'indagine campionaria sull'evoluzione delle imprese produttrici di parti e accessori per autoveicoli nella loro eterogeneità e varietà di competenze – che include anche l'aftermarket, a cui, quest'anno, è dedicato uno specifico approfondimento, nel tentativo di definirne con precisione il perimetro di attività e le trasformazioni in termini di know-how, modelli di business e consolidamento dei player, e i fornitori di servizi di engineering e design – è il risultato del lavoro sinergico tra la Camera di commercio di Torino, ideatrice, più di vent'anni fa, della pubblicazione, e ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), che aggrega le imprese della filiera produttiva automotive italiana, svolgendo da 110 anni un ruolo di rappresentanza dei loro interessi e istanze.

Inutile dire che la lente di ingrandimento dell'Osservatorio resta puntata sulla rivoluzione produttiva che la componentistica sta vivendo con l'incalzare della transizione ecologica ed energetica verso gli obiettivi del Green Deal europeo, la cui complessità è aggravata dall'attuale congiuntura internazionale. Oltre ad esplorare l'apertura delle imprese all'innovazione, alla diversificazione produttiva, alla reciproca collaborazione e all'internazionalizzazione, i loro percorsi di sviluppo negli ambiti tecnologici delle motorizzazioni a basse e a zero emissioni – anche in considerazione della forte accelerazione della domanda e della produzione di veicoli elettrici e ibridi registrata nel 2021 – e della digitalizzazione dei prodotti e dei processi produttivi, con relativo impatto sulla competitività, lo studio approfondisce anche gli effetti del nuovo contesto derivante dalla nascita del gruppo Stellantis.

Il 2021 è anche l'anno in cui la Commissione europea ha presentato il pacchetto normativo Fit for 55 – che inasprisce i target di riduzione delle emissioni di CO2 previsti dalla regolamentazione vigente proponendo la messa al bando dei motori endotermici al 2035 – e in cui nel nostro Paese è stato approvato un fondo automotive con una dotazione complessiva di 8,7 mld di euro fino al 2030, che, oltre agli incentivi all'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in, copre anche il finanziamento di misure a sostegno della riconversione industriale delle imprese. L'analisi svolta a suo tempo da ANFIA sull'andamento degli incentivi 2020 e 2021 ha dimostrato che gli impatti positivi sul tessuto industriale italiano sono stati molteplici sia per la filiera della componentistica che per le produzioni nazionali di autovetture elettriche (BEV) e ibride (PHEV e HEV), che sono passate dallo 0,1% della produzione complessiva di autovetture nel 2019 a oltre il 40% nel 2021. Trovano quindi posto tra le pagine dello studio anche le valutazioni delle imprese della componentistica sulle misure di sostegno alla filiera già intraprese – da quelle focalizzate su digitalizzazione e innovazione, all'ecobonus e alle iniziative per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche – e l'espressione di una diffusa necessità di interventi per il futuro, con una domanda di policy diversificata soprattutto in accompagnamento alla sfida della decarbonizzazione.

Infine, completano l'indagine i due focus territoriali sulla filiera piemontese e sul distretto automotive laziale.

Ci auguriamo che questo lavoro possa soddisfare le aspettative di chi desidera conoscere le traiettorie di sviluppo di uno dei settori chiave del tessuto produttivo italiano e che possa indicare con chiarezza ai decisori pubblici e alle istituzioni di riferimento quali sono le priorità di intervento affinché la filiera automotive italiana possa trarre successo dalla transizione green.

Marco Stella  
Presidente  
Gruppo Componenti ANFIA

Dario Gallina  
Presidente  
Camera di commercio di Torino

# 1. Scenari globali dell'industria automotive

Miriam Sala (Responsabile Area Studi e Statistiche, ANFIA, Torino, Italia)

Emanuela Pregolato (Area Economica & Internazionalizzazione, ANFIA, Torino, Italia)

## 1.1 L'economia mondiale

Nel 2021 la situazione pandemica mondiale è migliorata grazie al decisivo apporto delle diffuse campagne vaccinali, in particolare nelle economie avanzate. Il derivante allentamento delle restrizioni e le politiche economiche espansive hanno supportato la ripresa della domanda globale, in particolare dei beni.

In un mercato mondiale caratterizzato da una repentina crescita dei prezzi delle materie prime, soprattutto di quelle energetiche e alimentari, e da un aumento delle strozzature della supply chain già presenti alla fine del 2020, il FMI ha stimato per il 2021 una crescita globale del 6,1%<sup>1</sup>.

Nei principali paesi avanzati le politiche economiche sono rimaste generalmente accomodanti. Sul fronte fiscale, i governi hanno portato avanti politiche a supporto della domanda. Anche nelle principali economie emergenti, le politiche di bilancio sono state principalmente espansive, a fronte invece di politiche monetarie più eterogenee, basate sulle dinamiche dell'inflazione, diverse da paese a paese.

L'invasione russa dell'Ucraina, nel febbraio 2022, ha peggiorato le condizioni finanziarie globali e rallentato le prospettive di crescita, a causa dell'aumentata incertezza, dell'ulteriore rialzo dei prezzi delle materie prime e dell'acuirsi delle difficoltà dal lato dell'offerta. A frenare l'attività economica hanno inoltre contribuito i pesanti lockdown in Cina nel secondo trimestre di quest'anno e le politiche economiche restrittive, soprattutto negli Stati Uniti.

### 1.1.1 La congiuntura economica mondiale

Dopo la marcata contrazione del 2020, il Pil delle **economie avanzate** è cresciuto del 5,2%. La alta disponibilità di vaccini ha costituito una leva fondamentale per la ripresa economica, contribuendo a ridurre gli effetti della malattia e consentendo ai governi di allentare progressivamente le misure di contenimento alla pandemia.

L'accelerazione nella domanda di beni ha trainato la ripresa dei paesi avanzati, seppure in maniera molto eterogenea. Nel Regno Unito, nonostante le difficoltà della Brexit, la campagna vaccinale a *tappeto* e l'allentamento delle restrizioni hanno favorito, fin dal primo trimestre, la crescita del Pil. Grazie ad una politica di bilancio fortemente espansiva durante i primi mesi dell'anno, anche gli Stati Uniti sono tornati rapidamente ai livelli pre-pandemia. Per contro, in Giappone, le nuove varianti di Covid-19 e le conseguenti limitazioni alla mobilità hanno indebolito i consumi e frenato l'espansione del Pil nella seconda metà dell'anno. Anche nell'Eurozona, l'economia ha registrato un forte recupero; la crescita del Pil in termini reali è stata pari al 5,4%, pur evidenziando un rallentamento a fine anno per l'introduzione di nuove misure a contrasto della variante Omicron. La ripresa ha riguardato anche l'occupazione; a fine anno il tasso di disoccupazione europeo è sceso a livelli storicamente molto bassi.

---

<sup>1</sup> FMI, World Economic Outlook Update, Luglio 2022

**Tabella 1.1 PIL, variazioni percentuali annuali, 2020-2023**

variazioni % a/a	2020	2021	Proiezioni	
			2022	2023
<b>PIL MONDO</b>	<b>-3,1</b>	<b>6,1</b>	<b>3,2</b>	<b>2,9</b>
<b>Paesi avanzati</b>	<b>-4,5</b>	<b>5,2</b>	<b>2,5</b>	<b>1,4</b>
<i>Area Euro</i>	-6,3	5,4	2,6	1,2
<i>Regno Unito</i>	-9,3	7,4	3,2	0,5
<i>Giappone</i>	-4,5	1,7	1,7	1,7
<i>Stati Uniti</i>	-3,4	5,7	2,3	1,0
<i>Canada</i>	-5,2	4,5	3,4	1,8
<b>Paesi emergenti e in via di sviluppo</b>	<b>-2,0</b>	<b>6,8</b>	<b>3,6</b>	<b>3,9</b>
<i>Brasile</i>	-3,9	4,6	1,7	1,1
<i>Cina</i>	2,2	8,1	3,3	4,6
<i>India</i>	-6,6	8,7	7,4	6,1
<i>Russia</i>	-2,7	4,7	-6,0	-3,5
<i>Messico</i>	-8,1	4,8	2,4	1,2
<b>Medioriente &amp; Nord Africa</b>	<b>-3,4</b>	<b>5,8</b>	<b>4,9</b>	<b>3,4</b>
<b>Africa Sub-Sahariana</b>	<b>-1,6</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>	<b>4,0</b>
<i>Nigeria</i>	-1,8	3,6	3,4	3,2
<i>Sud Africa</i>	-6,3	4,9	2,3	1,4

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2022

**Tabella 1.2 PIL UE27, variazioni percentuali annuali, 2020-2023**

variazioni % a/a	2020	2021	Proiezioni	
			2022	2023
<b>PIL UE</b>	<b>1,7</b>	<b>-6,1</b>	<b>4,4</b>	<b>3,9</b>
<b>Area Euro</b>	<b>-6,3</b>	<b>5,4</b>	<b>2,6</b>	<b>1,2</b>
<i>Germania</i>	-4,6	2,9	1,2	0,8
<i>Francia</i>	-7,9	6,8	2,3	1,0
<i>Italia</i>	-9,0	6,6	3,0	0,7
<i>Spagna</i>	-10,8	5,1	4,0	2,0
<i>Polonia</i>	-2,2	5,9	4,5	2,0

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2022

Nei paesi avanzati, la ripresa ha tuttavia risentito di forti tensioni. Dai primi mesi del 2021, l'inflazione è rapidamente aumentata, con unica eccezione per il Giappone. Per le restrizioni dovute alla pandemia, numerose aziende erano state costrette a ridurre notevolmente, se non ad interrompere, la produzione di beni e servizi. Alla ripresa delle attività, l'aumento della domanda non è stato supportato da un'offerta adeguata, con severe conseguenze nell'approvvigionamento di materie prime e semilavorati e forti incrementi dei costi di trasporto e di produzione.

Il forte aumento della domanda si è focalizzato, in particolare, su beni ad alto contenuto tecnologico, funzionali alle nuove modalità di lavoro *da remoto* e fruibili anche in contesti di distanziamento sociale. L'incremento nella richiesta si è così scontrato con i problemi di approvvigionamento dei semiconduttori necessari per la produzione, con un conseguente cospicuo aumento dei prezzi. Questo trend ha colpito in particolare gli Stati Uniti, dove l'inflazione dei beni ha toccato il livello record degli ultimi quarant'anni.

Colpite dal calo dell'offerta e dagli ordini più elevati rispetto alle attese, le quotazioni delle materie prime, in particolar modo quelle alimentari ed energetiche, sono cresciute bruscamente nel 2021. Nelle economie avanzate, la componente energetica ha fortemente contribuito all'aumento dei prezzi al consumo, specialmente in Eurozona e Giappone.

Il conflitto in Ucraina, ha deteriorato ulteriormente le prospettive inflazionistiche, a causa degli ulteriori aumenti nei prezzi medi del gas naturale e del petrolio, del grano e di alcuni metalli di cui Russia e Ucraina sono tra i principali esportatori.

Sono progressivamente migliorate nel corso del 2021, le condizioni del mercato del lavoro, caratterizzato da tassi di disoccupazione in calo (negli Stati Uniti e nel Regno Unito, fin sotto il 4% nei primi mesi dell'anno) e da difficoltà nel reperire i lavoratori, sia per motivi legati al timore dei contagi, che per dinamiche più legate alle preferenze lavorative (fenomeno della *great resignation*), o ancora, in Gran Bretagna, a causa del calo dell'immigrazione e del conseguente ammanco di manodopera in diversi settori, tra cui, particolarmente colpiti, distribuzione e logistica.

Guardando alla media annua del 2021, rispetto al 2020, la produzione industriale è cresciuta dell'8,3% nei 27 stati dell'Unione e dell'8% nella sola Eurozona.

**Tabella 1.3 Produzione industriale UE27, variazioni percentuali annuali, 2020-2021 (variazioni percentuali sullo stesso mese dell'anno precedente per il 2022)**

variazioni % a/a	2020	2021	gen-22/ gen-21	feb-22/ feb-21	mar-22/ mar-21	apr-22/ apr-21	mag-22/ mag-21	giu-22/ giu-21
<b>UE27</b>	<b>-7,3</b>	<b>8,3</b>	<b>0,3</b>	<b>2,7</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>2,7</b>	<b>3,2</b>
<b>Area Euro</b>	<b>-7,6</b>	<b>8,0</b>	<b>-1,3</b>	<b>1,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>1,6</b>	<b>2,4</b>
<i>Germania</i>	<i>-9,6</i>	<i>4,7</i>	<i>0,0</i>	<i>1,6</i>	<i>-4,7</i>	<i>-2,7</i>	<i>-1,4</i>	<i>0,0</i>
<i>Francia</i>	<i>-10,9</i>	<i>5,8</i>	<i>-1,2</i>	<i>2,0</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,6</i>	<i>-0,2</i>	<i>1,7</i>
<i>Italia</i>	<i>-11,4</i>	<i>12,2</i>	<i>-2,7</i>	<i>3,4</i>	<i>3,2</i>	<i>3,9</i>	<i>3,4</i>	<i>-1,2</i>
<i>Spagna</i>	<i>-9,8</i>	<i>7,5</i>	<i>1,8</i>	<i>4,6</i>	<i>-1,0</i>	<i>2,8</i>	<i>5,1</i>	<i>7,3</i>
<i>Polonia</i>	<i>-2,1</i>	<i>14,9</i>	<i>15,4</i>	<i>17,5</i>	<i>15,5</i>	<i>15,1</i>	<i>12,4</i>	<i>10,5</i>

Fonte: Eurostat, aggiornamento 2 agosto 2022

Guardando alla media annua del 2021, rispetto al 2020, la produzione industriale è cresciuta dell'8,3% nei 27 stati dell'Unione e dell'8% nella sola Eurozona.

Nei paesi dell'Europa Centrale e tra i nuovi membri dell'Unione Europea, al di fuori dell'Area Euro, l'economia è cresciuta nel 2021 del 5,6%, con un'inflazione che è salita al 4,5%, sostenuta anche in questi paesi dai rincari delle materie prime energetiche.

Considerando la forte dipendenza di aree come Polonia, Repubblica Ceca, Romania e Ungheria da gas e petrolio russo, ci si aspetta per l'anno in corso una frenata nella ripresa. La vicinanza di questi paesi all'Ucraina, li rende principali basi di accoglienza dei rifugiati. Secondo l'UNHCR<sup>2</sup>, al 30 agosto 2022, circa 7 mln di ucraini sono fuggiti dal paese e, di questi, 1,3 mln hanno trovato rifugio nella sola Polonia, con impatti macroeconomici difficili da stimare.

In un contesto di generale ritardo delle campagne vaccinali, nelle **economie emergenti** il Pil cresce del 6,8%. Nel dettaglio, la Russia cresce del 4,7%, in America il Brasile del 4,6%, mentre il Messico

<sup>2</sup> United Nations High Commissioner for Refugees

del 4,8%. L'India, duramente colpita dalla pandemia anche a cavallo tra 2020 e 2021, registra la crescita maggiore, pari all'8,7%.

In Cina il Pil è aumentato in media dell'8,1%, ma ha segnato una netta decelerazione nel corso dell'anno, crescendo del 4% nell'ultimo trimestre. A fronte di una campagna vaccinale estesa, la Cina ha dovuto fronteggiare numerose recrudescenze del virus, fino ai primi mesi del 2022.

Le misure estremamente restrittive della Zero-Covid Policy hanno frenato i consumi. Il settore immobiliare, che incide per un quinto sul Pil, si è fermato. L'inflazione, al 2,5 nel 2020, è scesa allo 0,9% nel 2021. La politica di bilancio ha sostenuto le attività con sconti fiscali alle imprese, ma le nuove misure di lockdown dei primi mesi del 2022 in alcuni dei più importanti centri del paese, tra cui Shanghai, mettono a rischio la possibilità di raggiungere gli obiettivi di crescita fissati.

Nel 2021 l'economia dell'India è cresciuta dell'8,7%, la ripresa più rapida tra i paesi del BRIC, grazie alla ripresa dei consumi ed agli investimenti pubblici consistenti. L'ondata primaverile che ha colpito il paese non ha frenato la ripresa delle attività, poiché le misure restrittive applicate sono state meno stringenti rispetto al 2020.

L'inflazione, allineata alle previsioni della Banca Centrale, è rimasta stabile fino ad ottobre, quando ha cominciato a risentire dell'aumento dei prezzi del petrolio.

Il Pil del Brasile è aumentato del 4,6% nel 2021. Dopo le ottime performance del primo trimestre 2021, l'inflazione ha cominciato a salire e l'attività è rimasta stagnante nel resto dell'anno.

Anche per il 2022 gli analisti rimangono cauti: l'incertezza politica per le elezioni presidenziali, le dinamiche inflative e le condizioni finanziarie in peggioramento pesano sulla crescita dell'anno in corso, che, secondo il FMI, potrà attestarsi intorno all'1,7%.

Nel 2021, l'economia della Russia è cresciuta del 4,7%, spinta dalle esportazioni energetiche, dagli investimenti e dalla ripresa dei consumi domestici. L'inflazione è rimasta alta per tutto il corso dell'anno.

A seguito dell'invasione dell'Ucraina, le prospettive si sono deteriorate, anche per effetto delle sanzioni imposte dai paesi occidentali. La Banca Centrale russa, per stabilizzare l'economia, ha alzato eccezionalmente il tasso ufficiale al 20% e ha contestualmente fornito liquidità e controllato i movimenti di capitale, sostenendo il rublo che ad inizio marzo aveva subito un deprezzamento di circa il 70% sul dollaro.

Le stime sono tuttora molto incerte, fortemente dipendenti dal conflitto e dalle conseguenti sanzioni. Nelle previsioni di luglio, il FMI prevede che il Pil scenda del 6%, mentre l'inflazione continuerà a crescere.

### *1.1.2 Il petrolio e i prezzi delle materie prime*

**Il petrolio.** La pandemia e la crisi economica avevano generato un collasso nella domanda di petrolio nel 2020. Secondo le stime dell'International Energy Agency<sup>3</sup>, la domanda mondiale di petrolio è aumentata del 7% nel 2021, trainata dalla ripresa della mobilità di persone e merci e dall'utilizzo del petrolio in sostituzione del gas naturale per la produzione di energia.

La ripresa della produzione è stata più debole del previsto, in particolare negli Stati Uniti, dove la carenza di manodopera e le difficoltà di approvvigionamento hanno rallentato un settore già in difficoltà per il crollo dei prezzi del 2020.

---

<sup>3</sup> Oil 2021, Analysis and forecast to 2026

Lo squilibrio tra domanda e offerta ha comportato una riduzione delle scorte globali di greggio, ai minimi degli ultimi otto anni e forti pressioni sui prezzi. Nei primi mesi del 2022 i prezzi sono risaliti, con un balzo repentino dopo l'invasione dell'Ucraina: dalla ripresa delle attività economiche dopo il primo lockdown i prezzi (in dollari) al barile sono aumentati del 142%<sup>4</sup>.

**Tabella 1.4 Prezzo del petrolio, US\$ al barile (media dei prezzi UK, Brent, Dubai e WTI)**

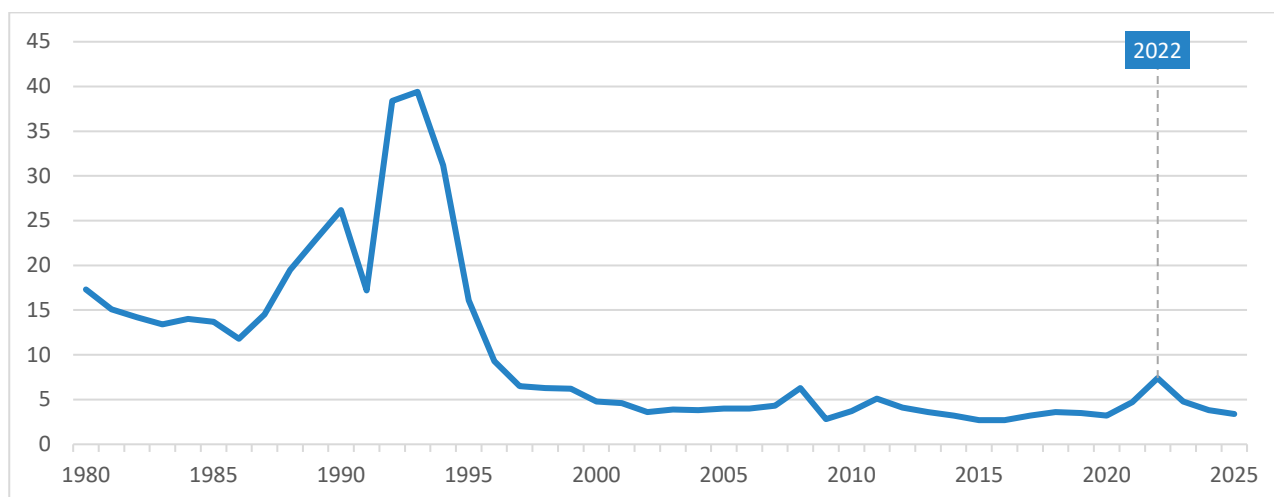
variazioni % a/a	2020	2021	2022 H1
Prezzo petrolio	41,8	69,4	102,7

Fonte: FMI – Primary Commodity Prices, luglio 2022

**Andamento prezzi materie prime e trasporto.** Il 2021 è stato un anno di forte recupero per l'economia mondiale caratterizzato da un elevato rimbalzo (+ 5,9%<sup>5</sup> rispetto al 2020) dopo la contrazione del 2020 (- 3,5%<sup>6</sup>) causata dalla pandemia di Covid-19. Se da un lato la domanda di beni ha ripreso a crescere velocemente così come gli scambi internazionali di merci (+10,1%<sup>7</sup>), dall'altro lato l'offerta di beni e servizi ha evidenziato talune criticità, riconducibili principalmente alla carenza di alcune materie prime e alle difficoltà nella logistica.

Questi squilibri nel matching domanda-offerta hanno generato notevoli pressioni al rialzo sui prezzi e causato una decisa accelerazione dell'inflazione mondiale (4,7%<sup>8</sup>), anche al netto delle componenti di prezzo *non core*, più volatili, dell'energia e alimentari. La spinta è attribuibile principalmente all'aumento dei prezzi delle materie prime, influenzato a sua volta anche da criticità peculiari di singoli mercati dove, ai fattori legati alla pandemia, si sono aggiunti fattori geopolitici (quotazioni del petrolio e del gas) e climatici (maggior frequenza di disastri naturali estremi che si ripercuote sulle quotazioni delle commodity agricole e che a loro volta influenzano le quotazioni del petrolio poiché legate al costo dell'energia in quanto input produttivo).

**Figura 1.1 Tasso inflazione Mondo**



Fonte: Elaborazione ANFIA Area Studi e Statistiche su dati FMI - World Economic Outlook, aprile 2022

<sup>4</sup> Fonte: PricePedia

<sup>5</sup> World Economic Outlook Update January 2022 – FMI – World GDP

<sup>6</sup> World Economic Outlook Update January 2021 – FMI - World GDP

<sup>7</sup> World Economic Outlook, Glommy and More Uncertain, July Update 2022

<sup>8</sup> World Economic Outlook Update April 2022 – FMI - Inflation rate, average consumer prices (CPI)

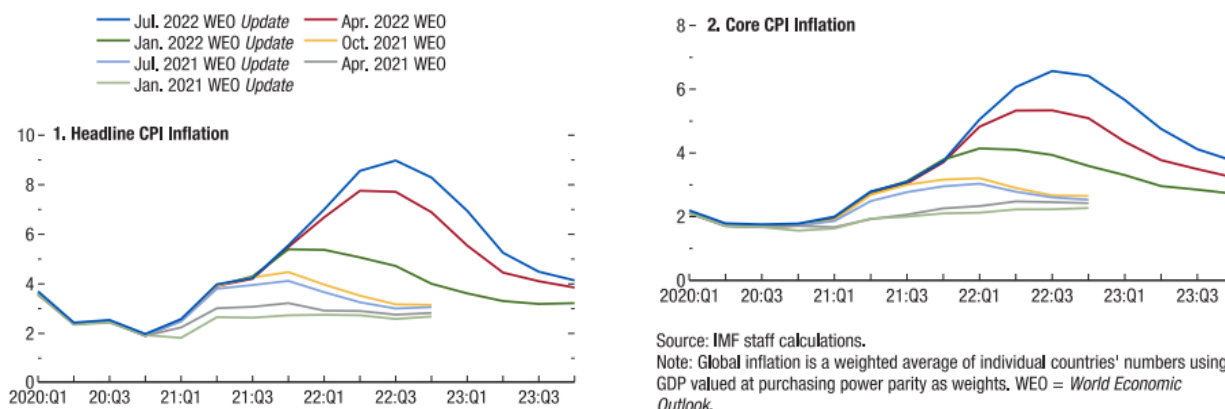


Le previsioni per il 2022, prima dello scoppio del conflitto Russia-Ucraina, ipotizzavano una continua crescita dell'economia mondiale e un'inflazione stabile (+4,2%) per il biennio successivo sino al raggiungimento di una normalizzazione dell'economia. I principali economisti consideravano pertanto l'accelerazione dei prezzi nel periodo 2021-22 come un evento episodico e transitorio, legato agli effetti della crisi sanitaria.

Tuttavia, l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, con il conseguente inizio della guerra a fine febbraio 2022, ha innescato una grave crisi dell'approvvigionamento energetico e della sicurezza che ha portato i prezzi delle materie prime a nuovi massimi. Il conflitto ha esercitato una nuova forte pressione sui mercati del gas naturale e ha portato un clima di instabilità nel contesto di un mercato già teso. Le prospettive restano incerte sui livelli dei prezzi, correlati all'ampiezza degli effetti delle sanzioni UE già applicate o che si rendano necessarie comminare alla Russia<sup>9</sup> nei prossimi mesi.

Proprio a causa del forte aumento dei prezzi dell'energia e degli alimenti, il Fondo Monetario Internazionale<sup>10</sup> ha rivisto al rialzo le previsioni di inflazione mondiale per il 2022, portando la variazione a +8,2% (dal +6,9% annunciato in aprile 2022). In generale, i principali previsori si aspettano che l'inflazione torni sui livelli pre-pandemia alla fine del 2024, salvo l'emergere di nuovi peggioramenti dei prezzi alimentari ed energetici nei mesi a venire.

**Figura 1.2 Previsioni Tasso inflazione Mondo**



Fonte: FMI

Entrando nel dettaglio dell'andamento dei prezzi delle materie prime, questi si attestano su livelli elevati rispetto al periodo pre-pandemia.

Le quotazioni dei beni energetici (si veda Tab. 1) mostrano gli aumenti più consistenti: +646,8% il Gas naturale e +104,1% il Petrolio. Per l'Italia l'Energia elettrica ha segnato un +360,1%. Per quanto riguarda le materie prime non energetiche che entrano nei processi produttivi delle imprese manifatturiere del settore Automotive, l'Acciaio, tra i metalli ferrosi, si mantiene su livelli di prezzo quasi doppi (+82%) rispetto a gennaio 2020 e il Ferro registra un +51,6%, mentre tra i metalli non ferrosi, il Nichel registra un +106,8%, l'Alluminio +55,2%, il Rame +63,1% sui livelli pre-Covid.

<sup>9</sup> Al momento della redazione del documento (luglio 2022) la Commissione Europea ha applicato il 7° pacchetto di sanzioni verso la Russia, con restrizioni di carattere merceologico e soggettivo. Dall'inizio del conflitto l'UE ha introdotto restrizioni all'acquisto, all'importazione o al trasferimento di petrolio, di carbone, di combustibili fossili, liquori, legno, cemento dalla Russia, ma anche restrizioni di natura finanziaria e su un elenco di persone inserite in una "black list", impattando pesantemente sulle relazioni commerciali.

<sup>10</sup> [World Economic Outlook, Gloomy and More Uncertain, July Update 2022](#)

**Tabella 1.5 Prezzi delle materie prime – pre / post pandemia Covid-19**

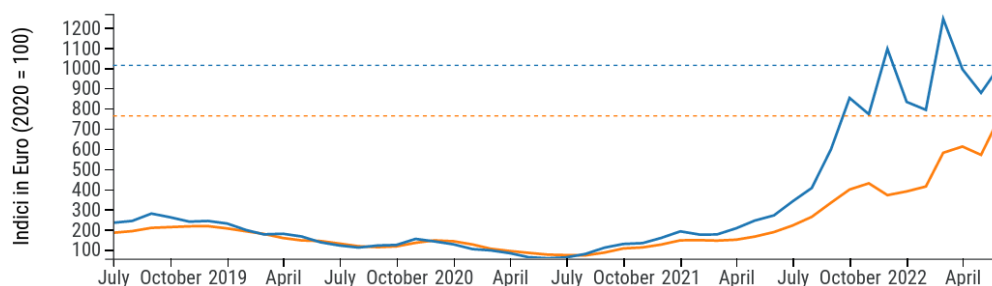
Ultimo valore rispetto al pre-Covid (13 giugno 2022 / media gennaio 2020)	
Gas naturale europeo	+646,8%
Elettricità (Italia)	+360,1%
Nichel	+106,8%
Petrolio (Brent)	+104,1%
Acciaio	+82,0%
Rame	+63,1%
Alluminio	+55,2%
Ferro	+51,6%

Fonte: Centro Studi Assolombarda su dati Pricepedia.it e Refinitiv

**Materie prime energetiche.** La ripresa dell'economia durante il 2021 ha determinato una forte ascesa della domanda di combustibili fossili (carbone, petrolio e gas), spingendo verso l'alto le quotazioni dei prezzi sui mercati internazionali. Nella seconda parte dell'anno i prezzi del gas naturale sono balzati verso l'alto a causa di diversi fattori: riduzione delle scorte di stoccaggio a causa di un inverno 2020-2021 più freddo della media – in siti in parte di proprietà o controllati da Gazprom<sup>11</sup> – riduzione della produzione di gas europeo, fermi manutentivi alle infrastrutture per l'importazione del gas, dipendenza europea dal gas russo e in generale un incremento della domanda globale di gas (+3,2%<sup>12</sup> sul 2020).

**Figura 1.3 Andamento quotazione Gas naturale (indice Euro 2020 = 100)**

■ F - Benchmark - Gas Naturale PSV (Italia) (GME)  
 ■ D - Benchmark - Gas naturale



Fonte: Pricepedia

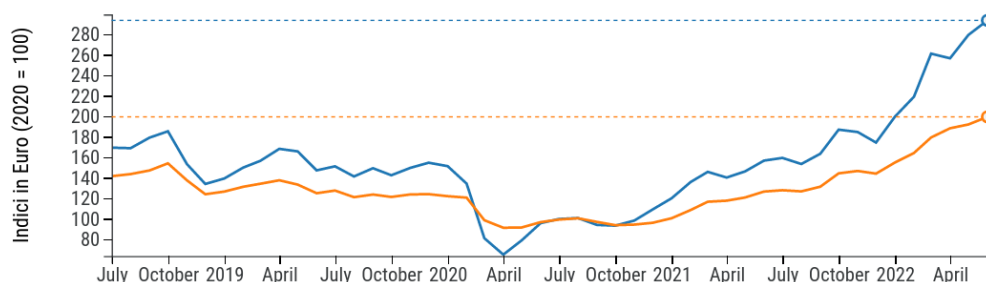
Il conflitto in Ucraina, come già detto, ha acuito le tensioni sui prezzi delle materie prime, tra cui certamente anche quelle energetiche. Per contro, al fine di proteggere l'economia globale dagli impatti economici e sociali derivanti dagli shock sui prezzi petroliferi e del gas, UE e Stati Uniti hanno avviato alcune misure per ridurre l'incremento incontrollato dei prezzi.

<sup>11</sup> Gazprom: multinazionale russa, controllata dal Governo della Federazione Russa, attiva nel settore energetico-minerario ed in special modo nell'estrazione e vendita di gas naturale (Fonte: Wikipedia)

<sup>12</sup> Agenzia Internazionale per l'Energia (IEA – www.iea.org) - Gas Market Report Q42021

**Figura 1.4 Andamento quotazione Petrolio Brent (ICE13) (indice Euro 2020 = 100)**

■ F - Benchmark - Brent Spot (ICE), prezzo/ton  
 ■ F - Benchmark - Brent consegna a 24 mesi (ICE), prezzo/ton



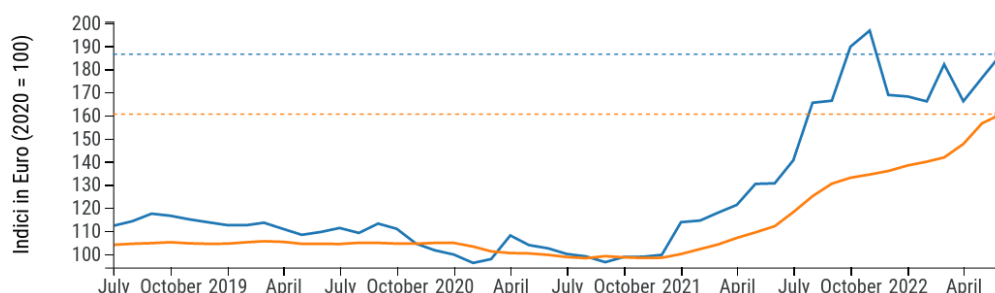
Fonte: Pricepedia

In particolare, l'UE si è mossa su diversi fronti, ponendo le basi per stimolare la produzione in Europa di energia da fonti alternative attraverso l'adozione del pacchetto Fit For 55<sup>14</sup>; spingendo cittadini e imprese a ridurre del 15%<sup>15</sup> il consumo di gas per il prossimo inverno '22/'23 – per l'Italia l'impegno sarà del 7% - e al contempo applicando un embargo sul petrolio entro la fine del 2022 che ridurrà del 90% le importazioni in Europa di petrolio russo. Proprio l'embargo potrebbe inasprire nuovamente il mercato petrolifero e potrebbero essere necessarie nuove misure per ridurre i consumi e i costi.

**Materie prime non energetiche.** Nel corso del 2021 il prezzo dell'**Acciaio** ha mantenuto un trend in crescita sino a novembre, quando ha raggiunto il suo massimo storico per poi diminuire nei mesi successivi, sino a febbraio 2022 con lo scoppio del conflitto in Ucraina, quando il trend è tornato a crescere. Da maggio, le quotazioni hanno iniziato a scendere, attestandosi nel mese di giugno 2022 su livelli quasi doppi (+82,0%) rispetto a gennaio 2020.

**Figura 1.5 Andamento quotazione Coils (indice Euro 2020 = 100)**

■ D - Benchmark - Coils di acciaio legato laminati a caldo  
 ■ D - Benchmark - Coils di acciaio legato zincati



Fonte: Pricepedia

<sup>13</sup> La sigla ICE deriva dalla Borsa presso cui avvengono le quotazioni del Brent, ovvero presso l'InterContinental Exchange.

<sup>14</sup> Nell'ambito del pacchetto di riforme e regolamenti economici e sociali "Fit For 55" adottato dall'Unione Europea nel giugno 2022, è stato fissato l'obiettivo vincolante a livello dell'UE del 40% di energia da fonti rinnovabili nel mix energetico complessivo entro il 2030.

<sup>15</sup> Nell'intento di aumentare la sicurezza dell'approvvigionamento energetico dell'UE, il 26 luglio 2022 gli Stati membri hanno raggiunto un accordo politico su una riduzione volontaria della domanda di gas naturale del 15% nel prossimo inverno. Gli Stati membri hanno convenuto di ridurre, con misure di loro scelta, tra il 1° agosto 2022 e il 31 marzo 2023, la loro domanda di gas del 15% rispetto al loro consumo medio degli ultimi cinque anni – Consiglio Europeo – Comunicato Stampa 26 luglio 2022

Tra i fattori che influenzano l'andamento delle quotazioni dell'Acciaio in coils e i relativi prodotti derivati (coils a freddo, lamiere e tubi saldati) troviamo le misure di Salvaguardia<sup>16</sup> che l'UE, a giugno 2022, ha deciso di prorogare per altri tre anni, con una sospensione anticipata al 30 giugno 2023. Queste misure prevedono un quantitativo massimo di acciaio acquistabile liberamente dai Paesi extra-UE, oltre il quale è necessario pagare un dazio all'importazione del 25%. Guardando al futuro, nel 2026, se la proposta della Commissione EU, verrà approvata, sarà introdotto un nuovo meccanismo europeo come parte integrante del Green Deal europeo, denominato CBAM<sup>17</sup> (Carbon Border Adjustment Mechanism) che, attraverso l'applicazione di dazi all'importazione, dovrà disincentivare il *carbon leakage*, ovvero il trasferimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> da Stati con legislazioni restrittive sul piano ambientale a Stati con legislazioni più permissive.

**Componenti elettronici. Rame, Stagno e Platino** sono essenziali per la produzione di componenti elettronici. I prezzi del Rame sono raddoppiati nel corso del 2021, con un trend in crescita nel primo semestre, una breve pausa in autunno per poi riprendere a crescere fino alla primavera del 2022 sino a raggiungere un picco di massima (+70%). In luglio 2022, le quotazioni si attestano su livelli con aumenti del +35% rispetto alle quotazioni pre-Covid.

Crescendo la domanda di prodotti elettronici, specialmente nei settori di infrastrutture IT, 5G e automotive per via dell'elettrificazione, nonché nel campo delle energie rinnovabili, crescono anche i prezzi. Nel corso del 2021 diversi stati in Europa e negli USA, per aumentare la propria capacità produttiva di chip e ridurre il problema degli approvvigionamenti, hanno fatto importanti investimenti. Tuttavia, secondo l'azienda taiwanese Tsmc, principale produttore mondiale di microchip avanzati, che nel 2021 ha aumentato i propri profitti per via del boom della domanda, ci vorranno ancora alcuni trimestri per equilibrare la catena degli approvvigionamenti. Se in alcuni settori, già nel 2022, si va verso un rilassamento, nel settore automotive sono presenti ancora molte tensioni.

**Gomma e Plastica.** Una situazione complessa, con forti preoccupazioni per i costi dell'energia e delle materie prime, è quella che emerge dai dati sull'andamento dei comparti gomma e plastica. Gli aumenti registrati dal prezzo del petrolio sul mercato europeo hanno un impatto sui costi di produzione lungo tutta la filiera petrolchimica.

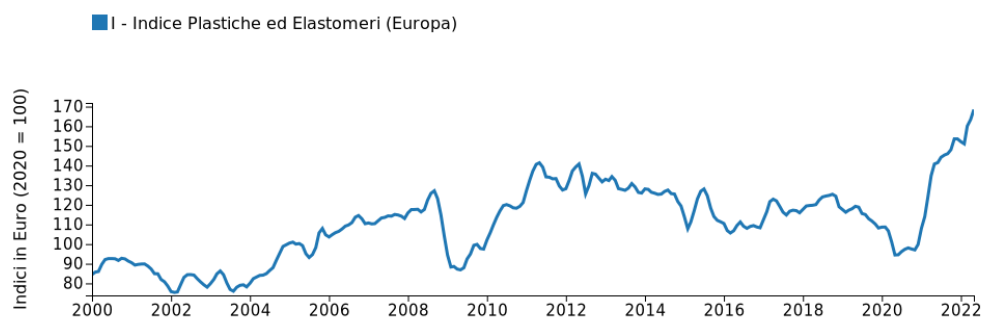
Per alcune famiglie merceologiche, come ad esempio **Plastiche ed Elastomeri**, questa tendenza risulta emblematica. L'indice a maggio 2022 registra un nuovo punto di massimo assoluto, con livelli superiori al +70% rispetto alla media del 2020. All'interno della stessa famiglia merceologica, però, la crescita procede a velocità diverse. Le Termoplastiche risultano più reattive all'aumento dei costi del petrolio rispetto ai prezzi degli Elastomeri e Gomme, rispettivamente +73% e +48% su dicembre 2020. Questa differenza nei tassi di crescita è dovuta al fatto che, tra i prezzi di Elastomeri e Gomme, esiste una forte sostituibilità tra gomma sintetica e gomma naturale.

---

<sup>16</sup> Misure di Salvaguardia - A luglio 2018 la Commissione Europea decideva di istituire delle misure di salvaguardia sulle importazioni di determinati prodotti d'acciaio, come conseguenza, in quel determinato periodo, di una persistente sovracapacità mondiale nella produzione d'acciaio. Le misure erano state decise in risposta ai dazi introdotti dagli Stati Uniti sui prodotti in acciaio, considerati una grave minaccia per i produttori siderurgici europei e al persistere di pratiche commerciali sleali. Si istituivano dei dazi doganali all'importazione dell'acciaio nella misura del 25%, una volta che fosse stata superata una soglia determinata per singolo Paese produttore.

<sup>17</sup> CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) – [Proposal for a Directive amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision \(EU\) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation \(EU\) 2015/757, 14.7.2021 COM\(2021\) 551 final \("Commission CBAM proposal"\)](#)

Figura 1.6 Andamento Indice Plastiche ed Elastomeri (indice Euro 2020 = 100)



Fonte: Pricepedia

Sebbene la produzione nazionale nel 2021 sia tornata sui livelli pre-pandemia, il conflitto bellico assume una connotazione particolare visto che circa il 40% di alcune materie prime strategiche come il carbon black e il cord metallico<sup>18</sup> è importato da quelle aree. Questa situazione avrà inevitabili conseguenze anche sui prezzi dei prodotti.

**Trasporti.** Il 2021 è stato caratterizzato dalla ripresa del commercio estero italiano, con una crescita delle esportazioni mondiali del +18,2% e delle importazioni del +26,4%<sup>19</sup>. Tuttavia, lo scoppio della guerra in Ucraina all'inizio del 2022, ha acuito alcune criticità che avevano già segnato il 2021, caratterizzato da un costante aumento dei prezzi delle materie prime e delle commodity energetiche, oltre al congestionamento delle filiere di approvvigionamento per la *shortage*<sup>20</sup> di diversi beni, imponendo di rivedere al ribasso le stime di crescita del PIL a livello Mondo per il 2022<sup>21</sup> - +3,2% (stima luglio 2022).

Il **traffico container** nel 2021 è stimato in 179,1 mln di TEU<sup>22</sup>, con un aumento del +6,6% rispetto al 2020. I flussi in export sono tornati a crescere in tutte le grandi aree geografiche, tranne in Nord America. Elemento negativo che ha caratterizzato le spedizioni è stato il mancato rispetto dei tempi di arrivo delle navi nei vari porti, con un rispetto dei tempi inferiore al 40% dei casi<sup>23</sup>. A luglio 2022, si superava il numero medio di giorni di ritardo (6 giorni).

Per quanto riguarda l'andamento dei costi del **trasporto marittimo**, nel 2021 è continuato il trend crescente. Se a gennaio 2020 la media dei noli era pari a 100, l'indice a fine febbraio 2022 ha toccato 501 per la tratta Cina-Nord Europa e 456 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 373<sup>24</sup>. Da marzo 2022, l'ascesa sembra aver subito un rallentamento, per effetto dell'aumento del numero dei noli, della riorganizzazione delle attività e il contenimento dei costi messo in atto dalle compagnie di trasporto.

<sup>18</sup> Il Carbon Black e il Cord Metallico hanno molteplici usi nel settore automotive, principalmente utilizzati per la realizzazione di pneumatici o per tubi per aria ad alta pressione, particolarmente resistenti ad olio e all'abrasione.

<sup>19</sup> ISTAT – [Commercio con l'estero e prezzi all'import – maggio 2022](#)

<sup>20</sup> Nel 2021 la carenza o *shortage* ha colpito materie prime come litio, alluminio, gas, materiali (acciaio, polimeri) e componenti, primi fra tutti i semiconduttori con pesanti ripercussioni sulla filiera automotive, imponendo talune volte il blocco temporaneo di diversi siti produttivi localizzati in tutto il mondo.

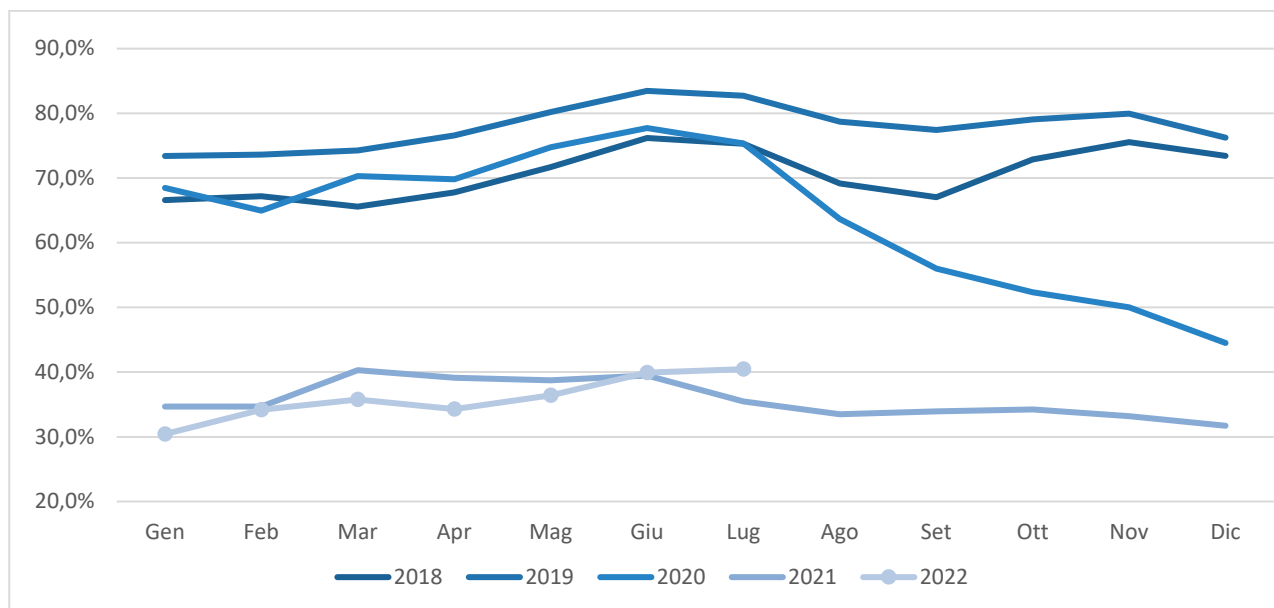
<sup>21</sup> [World Economic Outlook, Glommy and More Uncertain, July Update 2022](#)

<sup>22</sup> Con "TEU", ovvero "Twenty (foot) Equivalent Unit", si identifica una misura standard nel trasporto marittimo che corrisponde alle dimensioni del container ISO da 20 piedi, per la precisione

<sup>23</sup> Sea-Intelligence Report: l'affidabilità è calcolata sugli orari di 34 diverse rotte commerciali e oltre 60 vettori.

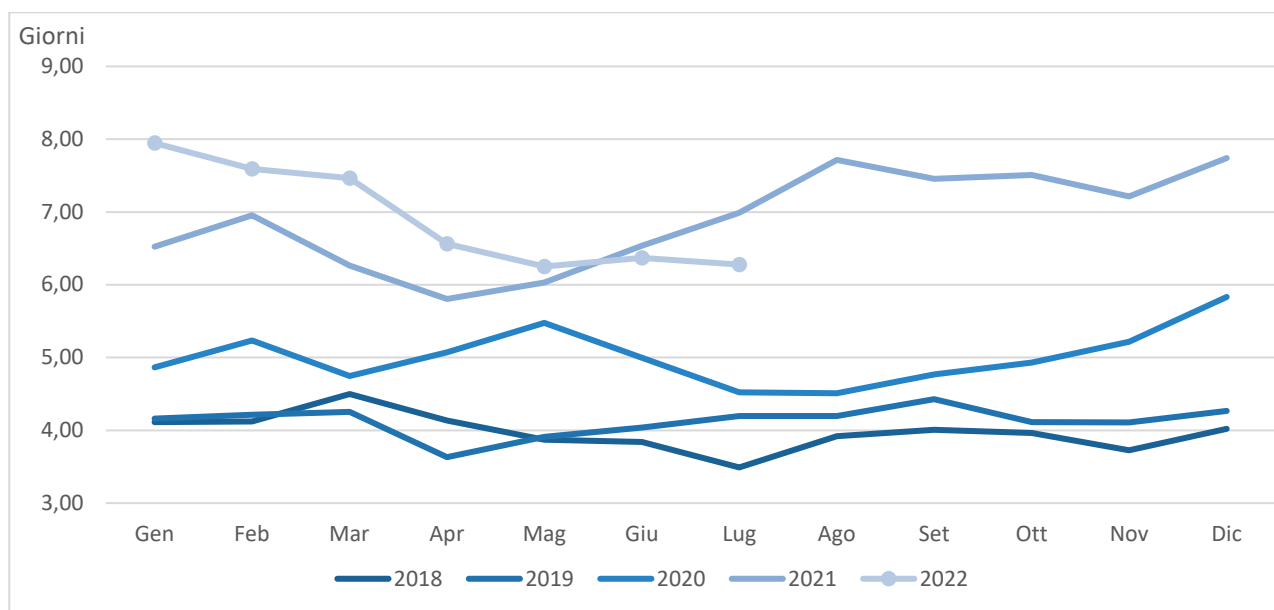
<sup>24</sup> Fedespedi Economic Outlook - 19° quadrimestrale – aprile 2022

**Figura 1.7 Affidabilità dei tempi di arrivo nei porti**



Fonte: Sea-Intelligence – Global Liner Performance (GLP) report 132, agosto 2022

**Figura 1.8 Numero di giorni medi di ritardo di arrivo nei porti**



Fonte: Sea-Intelligence - Global Liner Performance (GLP) report 132, agosto 2022

Per quanto riguarda l'andamento dei costi del **trasporto marittimo**, nel 2021 è continuato il trend crescente. Se a gennaio 2020 la media dei noli era pari a 100, l'indice a fine febbraio 2022 ha toccato 501 per la tratta Cina-Nord Europa e 456 su quella Cina-Mediterraneo, mentre l'indice generale ha toccato quota 373<sup>25</sup>. Da marzo 2022, l'ascesa sembra aver subito un rallentamento, per effetto dell'aumento del numero dei noli, della riorganizzazione delle attività e il contenimento dei costi messo in atto dalle compagnie di trasporto.

<sup>25</sup> Fedespedi Economic Outlook - 19° quadrimestrale – Aprile 2022

Infine, a inizio 2022, il **traffico aereo** espresso in tonnellate-kilometro (CTK) registra un pieno recupero dell'attività dopo l'anno orribile della pandemia. Tuttavia, sebbene il trend si sia stabilizzato<sup>26</sup>, l'andamento non è così robusto a causa di diversi fattori già noti, quali le incertezze della crisi sanitaria ancora in corso in molti Paesi del mondo, l'aumento del costo del carburante (+141,5% registrato a marzo 2022 rispetto allo stesso mese del 2021)<sup>27</sup>, le tensioni internazionali varie di cui in ultimo, il conflitto in Ucraina e le sanzioni imposte alla Russia dai paesi occidentali i cui effetti si faranno certamente sentire anche sul traffico aereo.

**Figura 1.9 Traffico cargo aereo – Andamento CTKs destagionalizzato**



Fonte: IATA - Air Cargo Market Analysis - Maggio 2022

### 1.1.3 Il commercio mondiale

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, il commercio mondiale è cresciuto del 10,1% nel 2021, a fronte della contrazione dovuta alla pandemia nel 2020.

**Tabella 1.6 Commercio mondiale, variazioni percentuali annuali (2020-2023)**

variazioni % a/a	2020	2021	Proiezioni	
			2022	2023
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	-7,9	10,1	5,0	4,4

Fonte: FMI – World Economic Outlook, Aprile 2022

Nei primi mesi del 2021 gli scambi sono stati migliori delle aspettative, ma nei primi mesi dell'estate sono tornati ai livelli di emergenza, in particolar modo nei paesi emergenti dell'Asia e in alcune economie avanzate, come il Regno Unito, dove gli scambi sono diminuiti a seguito delle politiche attuate dopo l'uscita dall'Unione Europea.

<sup>26</sup> IATA - Air Cargo Market Analysis - Maggio 2022

<sup>27</sup> Fedespedit Economic Outlook - 19° quadrimestrale – Aprile 2022

A trainare la ripresa, sono stati in modo particolare alcune tipologie di beni durevoli, quali i dispositivi elettronici, a seguito dell'aumento del remote working e della formazione a distanza; mentre i servizi hanno risentito delle persistenti restrizioni alla mobilità.

A partire dal secondo trimestre, le strozzature della supply-chain globale si sono fatte più pressanti. Sono molti i fattori che hanno concorso all'incremento di disagi nell'approvvigionamento: l'incapacità dell'offerta di adeguarsi all'aumento repentino nella domanda, i limiti della logistica e della produzione, il blocco di alcuni scali marittimi a seguito dei lockdown per le nuove ondate di pandemia.

Le difficoltà di approvvigionamento hanno colpito in particolare i paesi occidentali e quei settori fortemente integrati nella catena globale del valore, come l'Automotive. In particolare, la carenza di semiconduttori ha fermato l'attività in molti stabilimenti.

A partire dall'ultimo trimestre dell'anno, le tensioni si sono allentate e gli scambi hanno subito una nuova accelerazione, che si è interrotta nei primi mesi del 2022 con lo scoppio della guerra in Ucraina.

Le tensioni geopolitiche ed in particolare le sanzioni nei confronti della Russia hanno frenato nuovamente il commercio, soprattutto nel settore delle materie prime energetiche di cui il paese è grande esportatore. Le importazioni di gas e petrolio dell'Unione Europea dipendono infatti in buona parte da flussi provenienti dalla Russia. L'Ucraina, invece, costituisce uno tra i più importanti fornitori al mondo di cereali, concimi e metalli e la carenza di questi prodotti ha già determinato forti aumenti nei prezzi.

Nel 2021 il Governo cinese ha siglato la *Regional Comprehensive Economic Partnership*, accordo di libero scambio con i paesi dell'ASEAN, in vigore dal 1° gennaio 2022 ed il *Comprehensive Agreement on Investments* con l'Unione Europea, che difficilmente verrà ratificato in tempi brevi a causa delle tensioni geopolitiche. Cina e Taiwan hanno inoltre avanzato richiesta di accesso al *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-pacific Partnership*, mentre l'India ha sottoscritto con l'Australia un accordo mirato ad abbattere le tariffe sugli scambi bilaterali e a sviluppare la cooperazione tra i due paesi (*Comprehensive Economic Cooperation Agreement*).

## 1.2 L'industria automotive mondiale

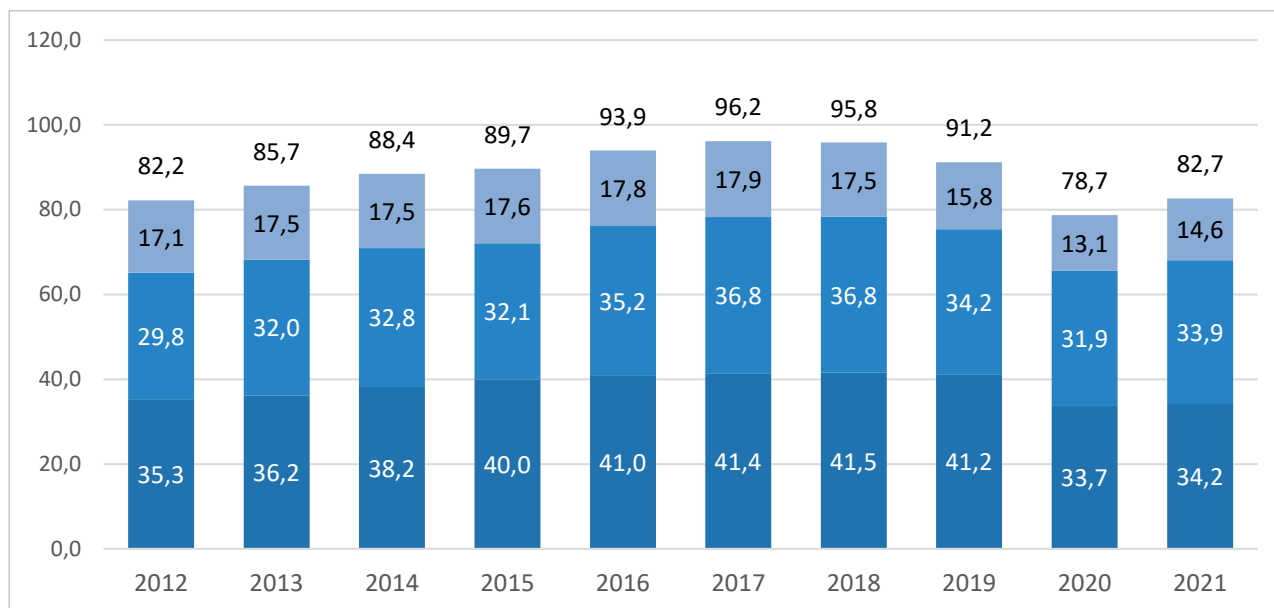
### 1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

Nel 2021 sono stati venduti 83 mln di autoveicoli, il 5% in più rispetto al 2020, ma il 9% in meno rispetto al 2019 (erano 91 mln i veicoli immatricolati nell'anno pre-pandemia). L'andamento delle vendite mondiali è stato influenzato dalle crescite marginali di Europa, +0,4% in EU27, EFTA e Regno Unito, Nord America (+4%) e Cina (+4%).

Nell'ultimo decennio le vendite di autoveicoli sono cresciute fino a raggiungere la cifra record di 97 mln di autovetture nel 2017, ma dal 2018 hanno ricominciato a scendere. In particolare, nel triennio 2019-2021 sono le economie avanzate a perdere il maggior numero di volumi, anche a causa dell'impatto che il Covid ha avuto nel 2020.

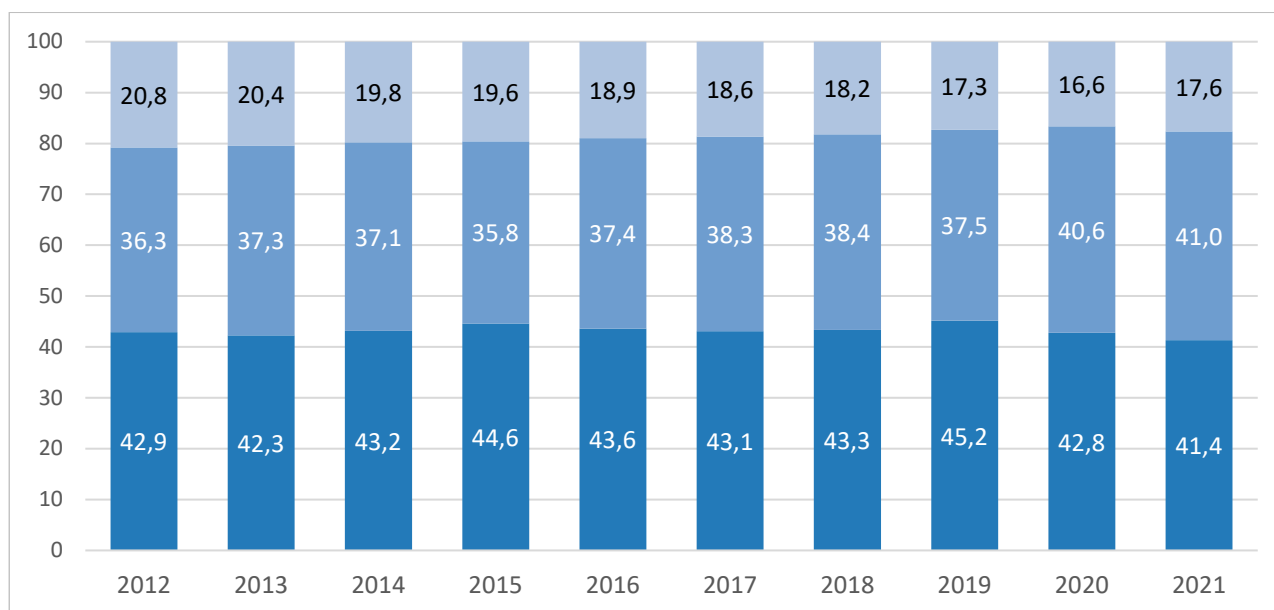


**Figura 1.10 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, in mln di unità**



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

**Figura 1.11 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, in % sul totale mondo**



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

Le economie emergenti, identificate in Figura 1.10 e 1.11 come BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), perdono, rispetto al 2018, circa 3 mln di unità immatricolate, ma incrementano la propria quota di mercato di 3,4 punti percentuali.

Nel 2012 l'area BRIC rappresentava il 36,3% della domanda globale di autoveicoli con meno di 30 mln di autoveicoli venduti, ma nel 2021 salgono al 41%, con 34 mln di veicoli, grazie soprattutto alla crescita della Cina, che, nonostante sia stato il primo paese ad essere colpito dalla pandemia, ha subito nel 2020 una contrazione più bassa rispetto agli altri principali mercati (-1,9% vs. 2019), mentre

nel 2021 ha registrato una crescita del 4% con 26,3 mln di vetture immatricolate ed una quota sul mercato mondiale del 32%.

I mercati tradizionali dell'Europa Occidentale, NAFTA e Giappone, hanno incrementato i propri volumi fino al 2018, ma subiscono un forte contraccolpo nell'anno della pandemia, quando scendono addirittura sotto i volumi del 2012. Nel 2021 i volumi crescono di poco rispetto al 2020, ma rimangono comunque sotto quelli del 2019 di quasi 8 mln di unità.

Nel 2021 la domanda globale di autovetture è pari a 56,4 mln di unità (+4,6% sui volumi del 2020), mentre il mercato dei veicoli commerciali e industriali ha raggiunto i 26,3 mln (+5,7%).

In UE-EFTA-UK, la domanda complessiva cresce dell'1,6% nel 2021 e vale il 17% del mercato globale degli autoveicoli (era il 18,1% nel 2020). I volumi superano di poco i 14 mln di unità immatricolate e rimangono sostanzialmente in linea con il 2020. Il comparto delle autovetture risulta in lieve calo (-1,4% sul 2020 e -25,4% sul 2019) con 11.782.751 unità immatricolate. In crescita, invece, i veicoli commerciali e industriali, seppure con volumi inferiori a quelli del 2019. Le immatricolazioni ammontano a 2,35 mln il 10,7% in più rispetto al 2020, ma il 10,8% in meno rispetto al 2019.

**Tabella 1.7 UE-EFTA-UK, Immatricolazioni di autoveicoli, 2012-2021, mln di unità e var. %**

<b>volumi</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Autovetture</b>	12,57	12,35	13,03	14,23	15,16	15,64	15,63	15,80	11,96	11,78
<b>Veicoli Comm. &amp; Ind.</b>	1,78	1,80	1,93	2,17	2,42	2,49	2,57	2,63	2,12	2,35
<b>Totale</b>	14,35	14,14	14,96	16,40	17,58	18,13	18,20	18,43	14,08	14,13
<b>var.%</b>	<b>12/11</b>	<b>13/12</b>	<b>14/13</b>	<b>15/14</b>	<b>16/15</b>	<b>17/16</b>	<b>18/17</b>	<b>19/18</b>	<b>20/19</b>	<b>21/20</b>
<b>Autovetture</b>	-7,9	-1,8	5,5	9,2	6,6	3,1	-0,0	1,0	-24,3	-1,4
<b>Veicoli Comm. &amp; Ind.</b>	-11,9	0,8	7,4	12,6	11,4	3,1	3,2	2,4	-19,4	10,7
<b>Totale</b>	-8,4	-1,5	5,8	9,7	7,2	3,1	0,4	1,2	-23,6	0,4

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Sebbene nel quinquennio precedente la pandemia si siano registrati volumi sempre superiori ai 15 mln di nuove registrazioni, non è bastato a svecchiare il parco, che è passato da un'età media di 10,4 anni nel 2013 a 11,8 anni nel 2020. Lituania, Estonia, Romania e Grecia sono i paesi con le flotte più anziane, le autovetture circolanti in questi paesi hanno un'età media superiore ai 16,5 anni.

Tornando alle immatricolazioni di autovetture, tra i major market la crescita maggiore si registra in Italia, +5%, mentre Spagna e Regno Unito crescono entrambi dell'1%. La Francia rimane sostanzialmente stabile (+0,5%) e la Germania perde il 10,1% rispetto al 2020.

Nel 2021 si consolida il mercato delle vetture ad alimentazione alternativa. Le immatricolazioni di auto a benzina registrano una diminuzione del 17,4%. In calo costante anche le vendite delle autovetture diesel (-33,1%) mentre, nel complesso, le autovetture ad alimentazione alternativa crescono del 59,7%.

Sono le PHEV a registrare la crescita più significativa (+68,5%), seguite dalle elettriche a batteria (+63,4%) e dalle ibride tradizionali (+58,5%). Le auto a gas naturale e le altre (inclusi LPG ed Etanolo) costituiscono insieme una porzione molto marginale del mercato: solo il 2,3% del totale e registrano, rispettivamente, un calo del 21,7% e una crescita del 47,6% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel luglio 2021, la Commissione Europea ha lanciato il pacchetto “Fit for 55”, un insieme di proposte legislative a supporto del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l’obiettivo di raggiungere la carbon neutrality entro il 2050.

Nel giugno di quest’anno, il Parlamento Europeo ha approvato la proposta che prevede, per il settore dei trasporti, lo stop delle vendite di nuove auto e veicoli commerciali leggeri a motore endotermico entro il 2035.

L’obiettivo è estremamente ambizioso e ha ricevuto un’accoglienza molto tiepida sia dall’industria automobilistica che da vari Stati membri.

Benché infatti una produzione di massa di veicoli elettrici potrebbe abbassarne rapidamente il prezzo, permangono ancora troppi ostacoli sulla strada della completa elettrificazione. Ostacoli che sono legati in particolare alle infrastrutture di ricarica, ancora insufficienti e diffuse in modo poco omogeneo da paese a paese.

Un’altra problematica è legata alla produzione di batterie, ad oggi ancora fortemente dipendente dalla Cina. Il volume di produzione delle celle agli ioni di Litio in Europa (UE-27, Regno Unito, Norvegia e Serbia) è stato di circa 35 GWh nel 2020, che equivale al 15% della capacità globale. Entro il 2030, la produzione delle celle potrebbe superare la domanda delle case automobilistiche europee, coprendo la conversione obbligatoria dell’industria automobilistica contenuta nel Fit for 55 e rendendo disponibili celle prodotte in modo sostenibile per altre applicazioni quali lo storage, i dispositivi elettronici e anche per l’esportazione.

Nell’UE/EFTA/UK, per il comparto dei veicoli commerciali leggeri (VCL) e industriali, si registra nel 2021 una crescita del 10,7%, con 2,35 mln di unità (l’8,9% di quota nel mondo), così ripartite: 1,98 mln VCL (+10,5%), 342mila autocarri (+14,8%) e 36mila autobus (-0,1%). Il mercato più grande del comparto è quello francese con oltre 483mila nuove registrazioni (+7% vs. 2020), seguito da quelli di Regno Unito (397mila, +19%), Germania (351mila, +1%), Italia (208mila, +14%) e Spagna (175mila, -3%).

Fuori dall’ area considerata, le vendite di autoveicoli crescono in Russia (+7%), ma diminuiscono in Turchia (-3% rispetto al 2020e +57% rispetto al 2019: nel biennio 2018-2019 il mercato turco aveva subito una forte flessione).

Nel Nord America, le vendite di autoveicoli nuovi hanno superato i 18 mln (+4% sul 2020, ma -13% sul 2019) e rappresentano il 21,8% della domanda globale.

**Tabella 1.8 NAFTA, Immatricolazioni di autoveicoli, 2012-2021, mln di unità e indice (2007=100)**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Volumi</b>	17,53	18,76	19,92	21,17	21,50	21,20	21,21	20,82	17,45	18,16
<b>Indice</b>	90,8	97,2	103,2	109,7	111,4	109,8	109,9	105,3	87,9	94,1

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Nel 2021 tutti i mercati dell’area hanno parzialmente recuperato volumi rispetto al 2020, ma si riducono comunque rispetto al 2019. Il mercato USA ha contato 15,4 mln di immatricolazioni (+3,5% sul 2020, -11,9% sul 2019).

I veicoli leggeri contano 14,9 mln immatricolazioni, tra questi, Stellantis pesa per l’11,8% del mercato LV, 0,7 punti percentuali in meno rispetto al 2020, con volumi in calo del 3% circa.

Il 76,3% del mercato dei light vehicles è prodotto direttamente in Nord America, mentre i veicoli d'importazione costituiscono il restante 23,7%. I principali paesi d'origine degli autoveicoli importati negli Stati Uniti sono il Giappone, con 1,5 mln di veicoli importati, la Corea del Sud, con 975mila e la Germania, con 358mila.

Nel 2020, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 1,4 mln di veicoli leggeri ad alimentazione alternativa (+85%), che valgono il 9,5% del mercato totale LV (era il 5,2% nel 2020 e il 4,3% nel 2019), di cui: 801mila ibridi (+76%), 174mila ibridi plug-in (+148%), 435mila BEV (+83%) e 3.300 fuel cell (+256%). I veicoli a zero emissioni (BEV+FC) rappresentano il 31% circa del mercato ad alimentazione alternativa e il 3% del mercato complessivo LV.

Con il cambio di amministrazione, gli Stati Uniti hanno accelerato sull'elettrificazione. Lo scorso 12 agosto il Senato ha approvato l' *Inflation Reduction Act*, un disegno di legge che stanziava, tra l'altro, circa 370 mld di \$ per finanziare le misure a favore della transizione energetica, compresi gli incentivi all'acquisto di vetture a batteria.

Nel comparto autocarri medi-pesanti, le vendite si sono attestate a 462.592, in crescita 12,7% sul 2020.

La domanda di autovetture in **Canada** cresce dello 0,6% con 321mila nuove registrazioni; sono stati registrati circa 1,34 mln di veicoli commerciali leggeri (+9,2%) e 56mila autocarri medi-pesanti, +7% sul 2020.

Cala per il quinto anno consecutivo la domanda di autovetture in **Messico**: sono 520mila le auto immatricolate, a fronte di una flessione del 2% circa. Cresce invece il comparto dei veicoli commerciali, con 526mila registrazioni (+18% sul 2020). Nel complesso le immatricolazioni tornano sopra il milione,

L'area **Asia-Pacifico** vale il 51% della domanda mondiale di autoveicoli.

Il mercato della **Cina** è il maggiore al mondo con 26,3 mln di autoveicoli (+3,8% sul 2020), di cui 21,5 mln sono autovetture (il 38% circa del mercato globale). Il mercato, in calo dal 2018 dopo vent'anni di crescita continua, ha registrato nel 2021 un incremento del 6,5%, tornando in linea con i volumi del 2019.

Analizzando la tipologia di alimentazione, i veicoli new energy crescono del 15% a 3,52 mln e raggiungono la quota di mercato record del 16,7%. Le immatricolazioni di veicoli elettrici a batteria sono 2,92 mln mentre di Plug-in Hybrid circa 600mila.

Nel 2021, i brand domestici sono stati in grado di fronteggiare i problemi di fornitura di semiconduttori molto meglio dei marchi di importazione. I marchi nazionali hanno visto le loro vendite crescere di quasi un quarto (+24,5%), mentre i marchi di importazione sono in calo del 5,7% rispetto al 2020. Il mercato è così composto dal 45,2% da brand nazionali, con un aumento di 6,8 punti percentuali rispetto al 2020. I marchi statunitensi sono gli unici marchi di importazione in crescita, principalmente grazie a Tesla. Nel complesso sono aumentati del 9,9% e detengono una quota di mercato del 10,3%. I marchi giapponesi subiscono una flessione del 4,3% che riduce la loro quota di mercato al 21,1%, mentre i marchi europei sono scesi del 10,6% nel 2021 (registrando i volumi più bassi dal 2013) con una quota che scende di 3,8 punti percentuali al 20,9%. I marchi sudcoreani perdono oltre un quarto del loro volume in Cina per il secondo anno consecutivo. Con un calo del 25,8% i volumi immatricolati sono scesi ai livelli più bassi dal 2008 (514mila immatricolazioni). La loro quota di mercato è al minimo assoluto (2,4%), meno della metà del 2018 e solo un quarto del 2014.

Cresce il mercato indiano, con 3,76 mln di autoveicoli immatricolati: il 27,9% in più rispetto al 2020, ma il 2% in meno se confrontato con il 2019. L'82% del mercato indiano è costituito da autovetture, in

aumento del 26,7% rispetto all'anno precedente, il restante 18% è composto i veicoli commerciali, leggeri e pesanti, che registrano nel 2021 una crescita più marcata (+34%).

In controtendenza il Giappone, che nel 2021 ha visto un'ulteriore flessione nelle immatricolazioni del 3,3%. Gli autoveicoli immatricolati sono stati 4.448.340, oltre 150mila in meno rispetto all'anno precedente. Con riferimento al solo comparto delle autovetture, nel 2021, in Giappone, le immatricolazioni ammontano a 3,68 mln di unità, il 3,5% in meno rispetto al 2020 (ed il 14,5% in meno rispetto al 2019), con una perdita in volumi di oltre 134mila vetture. Anche il comparto dei veicoli commerciali subisce una flessione del 2% rispetto al 2020. Nell'intero anno 2021 sono 772mila i veicoli immatricolati.

Nei paesi **ASEAN**, le vendite di autoveicoli crescono del 13% a 2,78 mln. Negli ultimi dieci anni, le vendite nell'area ASEAN sono aumentate di oltre il 70%; Indonesia, Malaysia e Thailandia sono i mercati più importanti.

Le vendite di autoveicoli in Africa, Australia e Nuova Zelanda costituiscono, rispettivamente, l'1,5% del mercato mondiale.

**Tabella 1.9 Vendite mondiali di autoveicoli, 2019-2021, mln di unità, var. % e quote**

Regione	2019	2020	2021	Var % 2021/2020	Var % 2021/2019	MS 2021
<b>Mondo</b>	<b>91,227</b>	<b>78,774</b>	<b>82,685</b>	<b>5,0%</b>	<b>-9,4%</b>	
<b>EUROPA</b>	<b>20,931</b>	<b>16,713</b>	<b>16,875</b>	<b>1,0%</b>	<b>-19,4%</b>	<b>20,4%</b>
<b>UE27-EFTA-UK</b>	<b>18,424</b>	<b>14,080</b>	<b>14,134</b>	<b>0,4%</b>	<b>-23,3%</b>	<b>17,1%</b>
<i>Germania</i>	<i>4,017</i>	<i>3,267</i>	<i>2,973</i>	<i>-9,0%</i>	<i>-26,0%</i>	<i>3,6%</i>
<i>Francia</i>	<i>2,756</i>	<i>2,100</i>	<i>2,142</i>	<i>2,0%</i>	<i>-22,3%</i>	<i>2,6%</i>
<i>Italia</i>	<i>2,133</i>	<i>1,565</i>	<i>1,670</i>	<i>6,7%</i>	<i>-21,7%</i>	<i>2,0%</i>
<i>Spagna</i>	<i>1,501</i>	<i>1,031</i>	<i>1,034</i>	<i>0,3%</i>	<i>-31,1%</i>	<i>1,3%</i>
<i>Regno Unito</i>	<i>2,737</i>	<i>1,965</i>	<i>2,044</i>	<i>4,0%</i>	<i>-25,3%</i>	<i>2,5%</i>
<i>Russia</i>	<i>1,779</i>	<i>1,631</i>	<i>1,742</i>	<i>6,8%</i>	<i>-2,1%</i>	<i>2,1%</i>
<i>Turchia</i>	<i>0,492</i>	<i>0,796</i>	<i>0,773</i>	<i>-2,9%</i>	<i>57,1%</i>	<i>0,9%</i>
<i>Altro Europa</i>	<i>0,236</i>	<i>0,206</i>	<i>0,219</i>	<i>6,2%</i>	<i>-7,3%</i>	<i>0,3%</i>
<b>NORD AMERICA</b>	<b>20,825</b>	<b>17,445</b>	<b>18,160</b>	<b>4,1%</b>	<b>-12,8%</b>	<b>22,0%</b>
<i>Canada</i>	<i>1,976</i>	<i>1,586</i>	<i>1,705</i>	<i>7,5%</i>	<i>-13,7%</i>	<i>2,1%</i>
<i>Messico</i>	<i>1,360</i>	<i>0,978</i>	<i>1,047</i>	<i>7,1%</i>	<i>-23,0%</i>	<i>1,3%</i>
<i>Stati Uniti</i>	<i>17,488</i>	<i>14,881</i>	<i>15,409</i>	<i>3,5%</i>	<i>-11,9%</i>	<i>18,6%</i>
<b>SUD AMERICA</b>	<b>4,560</b>	<b>3,369</b>	<b>3,841</b>	<b>14,0%</b>	<b>-15,8%</b>	<b>4,6%</b>
<i>Argentina</i>	<i>0,452</i>	<i>0,334</i>	<i>0,370</i>	<i>10,8%</i>	<i>-18,1%</i>	<i>0,4%</i>
<i>Brasile</i>	<i>2,788</i>	<i>2,058</i>	<i>2,120</i>	<i>3,0%</i>	<i>-24,0%</i>	<i>2,6%</i>
<b>ASIA-OCEANIA</b>	<b>43,714</b>	<b>40,323</b>	<b>42,664</b>	<b>5,8%</b>	<b>-2,4%</b>	<b>51,6%</b>
<i>Cina</i>	<i>25,797</i>	<i>25,311</i>	<i>26,275</i>	<i>3,8%</i>	<i>1,9%</i>	<i>31,8%</i>
<i>Giappone</i>	<i>5,195</i>	<i>4,599</i>	<i>4,448</i>	<i>-3,3%</i>	<i>-14,4%</i>	<i>5,4%</i>
<i>India</i>	<i>3,817</i>	<i>2,939</i>	<i>3,759</i>	<i>27,9%</i>	<i>-1,5%</i>	<i>4,5%</i>
<i>Sud Corea</i>	<i>1,795</i>	<i>1,906</i>	<i>1,735</i>	<i>-9,0%</i>	<i>-3,4%</i>	<i>2,1%</i>
<i>ASEAN</i>	<i>3,475</i>	<i>2,457</i>	<i>2,780</i>	<i>13,1%</i>	<i>-20,0%</i>	<i>3,4%</i>
<b>AFRICA</b>	<b>1,198</b>	<b>0,924</b>	<b>1,145</b>	<b>23,9%</b>	<b>-4,4%</b>	<b>1,4%</b>
<b>BRIC</b>	<b>34,180</b>	<b>31,939</b>	<b>33,896</b>	<b>6,1%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>41,0%</b>

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su dati OICA, ACEA, Ward's e Fourin

### 1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

La pandemia e le misure di contenimento messe in atto dai governi mondiali per far fronte ad essa hanno causato un brusco rallentamento nella produzione automotive che, dopo i cali consecutivi del 2018 (-1,0%) e del 2019 (-5,2%), crolla con un'ulteriore flessione del 15,8% nel 2020. I volumi prodotti tornano a crescere nel 2021, ma solo del 3,1% (sono in totale 80,1 mln gli autoveicoli prodotti nel mondo) e, in generale, in modo eterogeneo. La produzione cresce in Sud America (+17,5%) e in Asia (+5,5%) ma resta stabile in NAFTA e si riduce in Europa (-3,6%).

La localizzazione della produzione di semiconduttori ha certamente favorito la Cina che si conferma il maggior produttore mondiale di autoveicoli: un terzo circa degli autoveicoli globali è prodotto proprio nella Repubblica Popolare Cinese, dove nel 2021 ne sono stati prodotti oltre 26 mln. Un numero che si può raggiungere solo sommando la produzione in Europa (EU27: 13,1 mln) e in NAFTA (13,4 mln).

**Tabella 1.10 Principali paesi produttori**

Ranking	Paese	2021
1	CINA	26.082.220
2	USA	9.167.214
3	GIAPPONE	7.846.955
4	INDIA	4.399.112
5	SUD COREA	3.462.404
6	GERMANIA	3.308.692
7	MESSICO	3.238.003
8	BRASILE	3.145.653
9	SPAGNA	2.248.253
10	TAILANDIA	1.685.705
...		
20	ITALIA	795.856

Fonte: OICA

Tabella 1.11 Produzione mondiale di autoveicoli, 2019-2021, mln di unità, var. % e quote

Regione	2019	2020	2021	Var % 2021/2020	Var % 2021/2019	MS 2021
<b>Mondo</b>	<b>92,183</b>	<b>77,710</b>	<b>80,146</b>	<b>3,1%</b>	<b>-13,1%</b>	
<b>EUROPA</b>	<b>21,575</b>	<b>16,942</b>	<b>16,331</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-24,3%</b>	<b>20,4%</b>
<b>UE27-UK</b>	<b>18,002</b>	<b>13,798</b>	<b>13,093</b>	<b>-5,1%</b>	<b>-27,3%</b>	<b>16,3%</b>
<i>Germania</i>	4,947	3,743	3,309	-11,6%	-33,1%	4,1%
<i>Francia</i>	2,175	1,316	1,351	2,7%	-37,9%	1,7%
<i>Italia</i>	0,915	0,777	0,796	2,4%	-13,0%	1,0%
<i>Spagna</i>	2,823	2,268	2,098	-7,5%	-25,7%	2,6%
<i>Regno Unito</i>	1,381	0,987	0,932	-5,5%	-32,5%	1,2%
<b>UE nuovi membri</b>	<b>4,379</b>	<b>3,587</b>	<b>3,462</b>	<b>-3,5%</b>	<b>-21,0%</b>	<b>4,3%</b>
<i>Rep. Ceca</i>	1,434	1,159	1,111	-4,1%	-22,5%	1,4%
<i>Slovacchia</i>	1,108	0,991	1,000	0,9%	-9,7%	1,2%
<i>Polonia</i>	0,650	0,451	0,439	-2,6%	-32,4%	0,5%
<i>Russia</i>	1,719	1,436	1,566	9,1%	-8,9%	2,0%
<i>Turchia</i>	1,461	1,298	1,276	-1,7%	-12,7%	1,6%
<b>NORD AMERICA</b>	<b>16,823</b>	<b>13,373</b>	<b>13,428</b>	<b>0,4%</b>	<b>-20,2%</b>	<b>16,8%</b>
<i>Canada</i>	1,917	1,376	1,115	-19,0%	-41,8%	1,4%
<i>Messico</i>	4,013	3,177	3,146	-1,0%	-21,6%	3,9%
<i>Stati Uniti</i>	10,893	8,820	9,167	3,9%	-15,8%	11,4%
<b>SUD AMERICA</b>	<b>3,338</b>	<b>2,319</b>	<b>2,724</b>	<b>17,5%</b>	<b>-18,4%</b>	<b>3,4%</b>
<i>Argentina</i>	0,315	0,257	0,435	69,0%	38,1%	0,5%
<i>Brasile</i>	2,945	2,014	2,248	11,6%	-23,7%	2,8%
<b>ASIA-OCEANIA</b>	<b>49,334</b>	<b>44,277</b>	<b>46,733</b>	<b>5,5%</b>	<b>-5,3%</b>	<b>58,3%</b>
<i>Cina</i>	25,751	25,225	26,082	3,4%	1,3%	32,5%
<i>Giappone</i>	9,685	8,068	7,847	-2,7%	-19,0%	9,8%
<i>India</i>	4,524	3,382	4,399	30,1%	-2,8%	5,5%
<i>Sud Corea</i>	3,951	3,507	3,462	-1,3%	-12,4%	4,3%
<i>Thailandia</i>	2,014	1,427	1,686	18,1%	-16,3%	2,1%
<i>Iran</i>	0,821	0,881	0,894	1,5%	8,9%	1,1%
<b>AFRICA</b>	<b>1,114</b>	<b>0,800</b>	<b>0,931</b>	<b>16,4%</b>	<b>-16,4%</b>	<b>1,2%</b>
<b>BRIC</b>	<b>34,939</b>	<b>32,057</b>	<b>34,296</b>	<b>7,0%</b>	<b>-1,8%</b>	<b>42,8%</b>

Fonte: OICA – Dati provvisori

**La produzione globale di autovetture.** Nel 2021 sono state prodotte oltre 57 mln di autovetture con un incremento del 2% sui volumi del 2020.

Oltre il 60% delle auto è prodotto in Asia: il 37,5% in Cina, l'11,6% in Giappone, il 6,3% in India e il 5,5% in Corea del Sud.

In Cina sono stati prodotti 21,4 mln di autovetture. La produzione di auto in Cina ha subito il primo calo nel 2018 (-5%) dopo 20 anni di crescita consecutivi, trend in diminuzione confermato nel 2019 (-9,2%) e nel 2020, seppur contenuto rispetto agli altri paesi colpiti dalla pandemia (-6,4%). Nel 2021 la produzione torna a crescere (+7%) e recupera i volumi del 2019.

In India, dopo una crescita ininterrotta dei volumi produttivi dal 2014 al 2018, la produzione ha registrato una battuta d'arresto nel biennio 2019-2020. L'industria delle autovetture torna a crescere nel 2021 (+28%) con volumi ai livelli del 2019 (3,63 mln di unità prodotte).

Secondo le analisi della Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), nel 2021 la produzione interna di autovetture cala del 5% con 6,62 mln di unità prodotte (350mila in meno del 2020).

In flessione nel 2021 anche i volumi produttivi della Corea del Sud che, con 3,16 mln di auto, subiscono un calo del 2% sul 2020 e del 13% sul 2019.

Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'Unione europea estesa al Regno Unito, con il 19,8% della produzione globale di autovetture (era il 21,6% nel 2020), nonostante una flessione dei volumi del 5%. Nel 2021 sono state prodotte 8,0 mln di autovetture in UE15, di cui 860mila nel Regno Unito e 3,3 mln nei paesi nuovi membri. Sul risultato finale pesa ancora una volta la contrazione dei livelli produttivi di auto dei major market europei: Francia -1%, Italia -2%, Regno Unito -7%, Spagna -8% e Germania -12%.

Le autovetture "made in Germany", 3 mln di unità nel 2021, rappresentano il 27,4% della produzione in UE/UK e il 5,4% della produzione globale (circa un punto percentuale in meno rispetto al 2020).

Nei restanti paesi europei si registra una flessione della produzione anche in Turchia (-8%) con 783mila autovetture mentre cresce l'industria Russa (+7%) con 1,35 mln. Complessivamente, in Europa sono state prodotte oltre 13,8 mln di autovetture, in diminuzione del 22,3% sul 2019.

Nell'area Nord America sono state prodotte appena 3,2 mln di autovetture (esclusi i light truck), in calo del 5%. Nel dettaglio, negli Stati Uniti sono state prodotte 1,6 mln di autovetture (-19%), in Messico 708mila (-27%) e in Canada 288mila (-12%).

In Sud America la produzione di auto cresce dell'11% e sale al 3,4% della produzione mondiale (era il 3,1% nel 2020) con 1,93 mln di auto. In Brasile la produzione recupera, ma non abbastanza per tornare ai livelli del 2019 (1,7 mln, +6% vs. 2020), mentre in Argentina, con 184mila unità, cresce del 98% rispetto al 2020 e del 70% rispetto al 2019.

In Africa i volumi produttivi salgono a 606mila vetture (+8% sul 2020) e sono localizzati principalmente in Marocco (56% della produzione della regione) e Sud Africa (39%).

**La produzione globale di veicoli commerciali e industriali.** Sono stati prodotti nel 2020 23,1 mln di veicoli (+5,9%), di cui 18,6 mln di veicoli commerciali (+8%), 4,3 mln di autocarri (-1,5%) e 199mila autobus (-10%).

È il Nord America che domina il comparto dei "light truck" con il 56% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il "prodotto" autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano 10,4 mln di unità (+6,5%), con cali in Canada (-21,3%) e crescita in Messico (+9,6%) e negli Stati Uniti (+9,9%). La produzione USA vale il 39,3% della produzione mondiale con 7,3 mln di unità.

La produzione in Asia conta oltre 5 mln di veicoli commerciali leggeri, in aumento del 9,2% rispetto al 2020 (ma in calo del 3% circa sul 2019) e con una quota del 27,4%, grazie alle produzioni di Cina (2,2 mln), Thailandia (1,1 milione) e Giappone (0,7 mln di unità).

In Europa si producono 2,2 mln di LCV (+3,5% in più rispetto al 2020, ma -13,5% rispetto al 2019), che costituiscono l'11,7% del panorama mondiale. La produzione in UE vale 1,6 mln di unità ed è concentrata per l'82% circa in quattro paesi: Francia, Spagna, Italia e Germania.



Secondo i dati OICA, la produzione mondiale di autocarri pesanti ammonta a poco meno di 4,3 mln di unità, in controtendenza rispetto ai veicoli commerciali leggeri. Crescono infatti i volumi rispetto al 2019 (+3,6%), ma diminuiscono rispetto al 2020 (-1,5%).

Il 77,7% degli autocarri è prodotto in APAC, dove la Cina vale il 56% della produzione mondiale, con 2,4 mln di unità (500 in meno del 2020), in flessione del 19% rispetto al 2020. Segue il Giappone con 517mila unità prodotte, il 27,5% in più del 2020 ed il 2,1% in più rispetto al 2019.

### 1.3 L'economia e l'industria automotive italiane

Dopo un 2019 sostanzialmente allineato all'anno precedente, nel 2020 l'economia italiana ha registrato una contrazione di entità eccezionale, a causa degli effetti dell'emergenza sanitaria.

Nel 2021, il **Pil** Italiano è cresciuto del 6,6%, recuperando due terzi della contrazione dell'anno precedente. L'attività economica è stata particolarmente vivace nei due trimestri centrali dell'anno (2,7% e 2,6%, rispettivamente), sospinta dall'allentamento delle restrizioni a seguito dei progressi nelle campagne vaccinali, ma si è attenuata nell'ultimo trimestre dell'anno (0,6%). Il forte rallentamento della ripresa è stato comune anche alle altre principali economie europee.

Lo shock causato dalla pandemia di Covid-19 ha determinato un deciso aumento della volatilità della dinamica della produttività in tutta l'Area Euro, misurata come rapporto tra Pil e ore lavorate, con forti eterogeneità a livello nazionale e settoriale. Prima dello scoppio della pandemia di Covid-19, la produttività del lavoro in Europa era stagnante: nel periodo dal 2015 al 2019 il tasso di variazione medio annuo del Pil per ora lavorata in Italia è stato pari a -0,1%. Alla fine del biennio 2020-2021, la produttività in Italia è tornata sul livello dell'ultimo trimestre del 2019, precedente l'inizio della crisi, per effetto di un recupero quasi pieno di ore lavorate e Pil.

**Tabella 1.12 Conto economico delle risorse e degli impieghi 2019-2021 Var. % annuali**

	2019	2020	2021
<b>PIL*</b>	<b>0,5</b>	<b>-9,0</b>	<b>6,6</b>
<b>Importazioni</b>	<b>-0,7</b>	<b>-12,1</b>	<b>14,2</b>
<b>Consumi finali nazionali</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,9</b>	<b>4,0</b>
- Spesa delle famiglie residenti	0,2	-10,5	5,2
- Spesa delle P.A.	-0,5	0,5	0,6
- Spesa delle I.S.P.	0,9	-18,0	3,6
<b>Investimenti fissi lordi</b>	<b>1,2</b>	<b>-9,1</b>	<b>17,0</b>
- Costruzioni	2,4	-6,7	22,3
- Macchinari, attrezzature**	-2,2	-12,0	19,5
<b>Esportazioni</b>	<b>1,6</b>	<b>-13,4</b>	<b>13,3</b>

\* Dati non corretti per il numero dei giorni lavorativi

\*\* Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate

Fonte: ISTAT, PIL e indebitamento delle AP - Anni 2018-2021 (1° marzo 2022) I dati del 2021 differiscono dai dati ufficiali pubblicati dall'Istat il 1° marzo 2022 in seguito al successivo comunicato stampa Istat del 24 marzo 2022, in cui l'istituto ha rivisto al ribasso il PIL nominale del 2021 a causa di una rettifica di valore per le importazioni di gas naturale e i relativi prezzi all'importazione.

Dal lato dell'offerta, per l'Industria italiana il 2021 è stato un anno particolarmente dinamico, in cui la **produzione industriale** è risalita oltre i livelli di ne 2019.

La variazione tendenziale dell'indice della produzione industriale italiana, corretta per gli effetti del calendario, mostra una crescita dell'11,8% nei dodici mesi del 2021 rispetto al 2020, mentre per il settore automotive la crescita ammonta a +18,7%. Facendo, però, un confronto con gli indici del 2019, la produzione industriale, nel suo complesso, risulta in calo dell'1%, mentre l'indice riguardante il settore automotive diminuisce dell'8,5%.

I settori che hanno mostrato maggiori ritardi nel processo di recupero sono stati quelli più colpiti dalle misure di contenimento dovute all'emergenza sanitaria, quali le attività di alloggio e ristorazione, quelle delle agenzie di viaggio e i servizi di supporto alle imprese.

La ripresa del commercio mondiale ha positivamente influito sull'andamento degli **scambi con l'estero** dell'Italia. Nel 2021, in media il valore dell'export, rispetto al quarto trimestre 2019, è cresciuto del +9,9%, più che in Germania e Francia (rispettivamente +7,0% e +3,1%).

I volumi delle vendite italiane all'estero, nonostante il forte aumento osservato lo scorso anno, rispetto al 2019, sono cresciuti solo per gli scambi con l'UE.

L'export in valore lo scorso anno è cresciuto in quasi tutti i settori produttivi, sebbene in alcuni comparti, quali il tessile, l'abbigliamento e le calzature, i macchinari e gli autoveicoli, il recupero delle vendite in volume è stato parziale rispetto alle perdite subite durante la crisi. L'incremento dei prezzi degli input produttivi a partire da metà 2021 si è riflesso sul valore delle importazioni, che sono però rimaste lievemente al di sotto del livello del 2019 (-0,1%, ma +7,8% rispetto al 2020).

Con uno sguardo al solo **trade dell'industria automotive**, alla fine del 2021, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+7,6% rispetto a gennaio/dicembre 2020), grazie all'aumento delle importazioni di nuove autovetture (+4,8%), ma soprattutto grazie ai veicoli industriali, che registrano un aumento ancora maggiore, +25,2%.

L'export in valore risulta in crescita del 10%, per l'aumento sia delle autovetture esportate (+3,7%), che dei veicoli industriali (+30,1%).

Il saldo è negativo per 8,65 mld di Euro per le autovetture e positivo per 655 mln per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (il 92% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel 2021, il 64,6% del totale, con USA, Cina e Giappone a costituire i primi tre mercati extraeuropei.

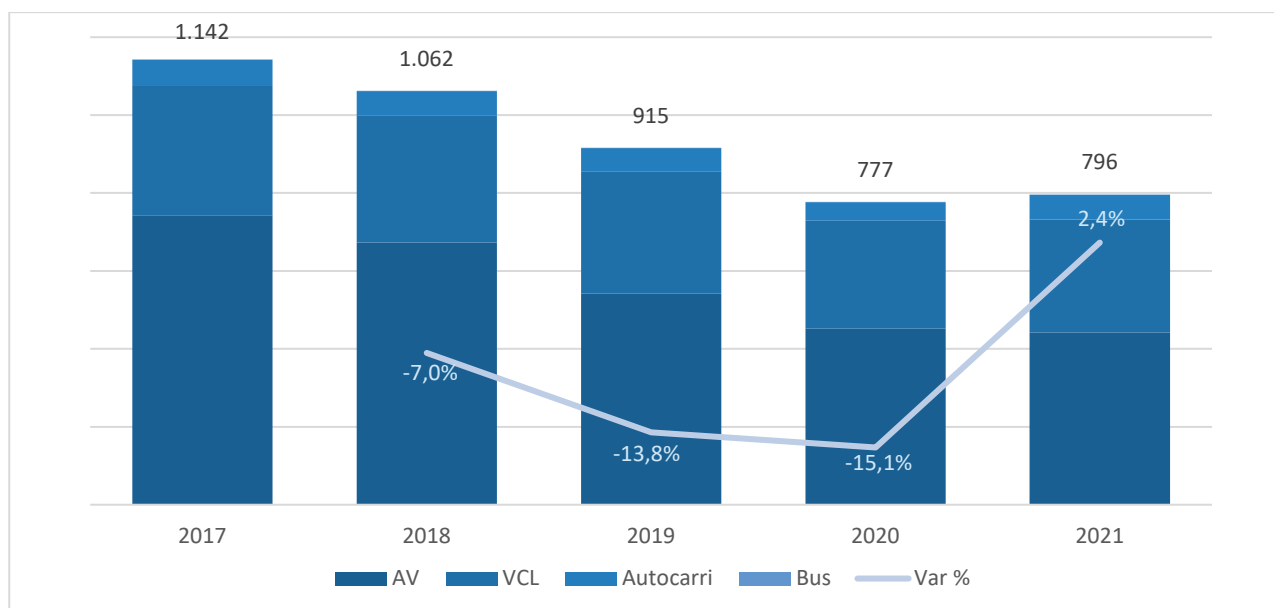
Nello stesso periodo, sono in crescita import ed export del comparto della componentistica: l'import per un valore del 19,6% superiore all'anno precedente e l'export per un valore superiore del 15,4%, con un saldo positivo di 5,8 mld di Euro (era 5,5 mld nel 2020). L'Europa rappresenta il 76,3% del valore dell'import ed il 76,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 15,4% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 11% del totale.

Autoveicoli nuovi e componenti, insieme, generano, nell'anno, importazioni pari al 7,8% dell'import del totale dell'industria (8% al netto dell'energia) e l'8,7% dell'export (9,2% al netto dell'energia).

### 1.3.1 La filiera produttiva italiana del settore automotive

**Produzione autoveicoli.** Secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698mila unità a 1,14 mln, mentre ha cominciato una lenta discesa a partire dal 2018. Il 2020 è stato naturalmente influenzato dalla diffusione del Covid-19: durante il lockdown la produzione si è quasi completamente fermata, con uno scarso tentativo di recupero nei mesi successivi. Il cumulato alla fine dell'anno era risultato in calo del 15,1% rispetto al 2019, con un totale di 777mila volumi.

Figura 1.12 Produzione italiana di autoveicoli per tipologia, 2017-2021 e var. % (migliaia di unità)



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Nel 2021 si è registrata una lieve crescita, rispetto ai volumi dell'anno precedente (+2,4%), con volumi però ancor al di sotto di quelli pre-Covid: sono infatti 796 mila le unità prodotte nel 2021, circa 120mila in meno rispetto al 2019, poco meno di 350mila in meno se confrontate con il 2017.

La produzione domestica di sole **autovetture** nel 2020 ammontava a 452mila unità, il 16,6% in meno rispetto al 2019. Per il 2021 ANFIA stima che siano state prodotte oltre 442mila unità, il 2% in meno rispetto al 2020, ma in calo del 18,4% se confrontate con il 2019.

Continua anche nel 2021 il calo nella produzione delle autovetture a combustione interna: le auto a benzina sono meno del 40%, mentre le diesel toccano il 18% della produzione totale. In controtendenza, la produzione di autovetture elettriche ed ibride. Nel 2019 la quota delle auto eco-friendly prodotte in Italia era poco più dello 0% dell'intera produzione; nel 2021, grazie alla produzione dei nuovi modelli Stellantis (Jeep Renegade e Compass PHEV, Panda Hybrid e 500e), la quota sul totale è salita al 40% circa.

Nel 2021, sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 353mila **veicoli commerciali leggeri, autocarri e autobus**: l'8,6% in più rispetto al 2020, ma comunque 20mila unità in meno rispetto ai volumi del 2019. Si tratta di una produzione fondamentale per l'occupazione e per l'export del nostro paese: per i veicoli commerciali leggeri, in particolare, l'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Stellantis, impegnati nella produzione di modelli Fiat, Citroen e Peugeot nello stabilimento di Atessa, Iveco e Piaggio.

Nel dettaglio, sono stati prodotti 290mila veicoli commerciali leggeri (+4,7% sui volumi prodotti nel 2020, 22mila unità circa in meno rispetto al 2019). In Europa, l'Italia è il quarto paese per volumi prodotti, dietro a Francia (431mila), Gran Bretagna (355mila) e Germania (266mila).

Nel 2021 sono stati prodotti 63.403 autocarri, il 31,3% in più rispetto al 2020, quando le restrizioni a contrasto della pandemia avevano fermato la produzione del comparto. Nel 2021, invece la produzione torna ai volumi pre-pandemia, superando comunque di poche migliaia di unità la produzione del 2019 (60.400 circa i volumi prodotti pre-Covid).

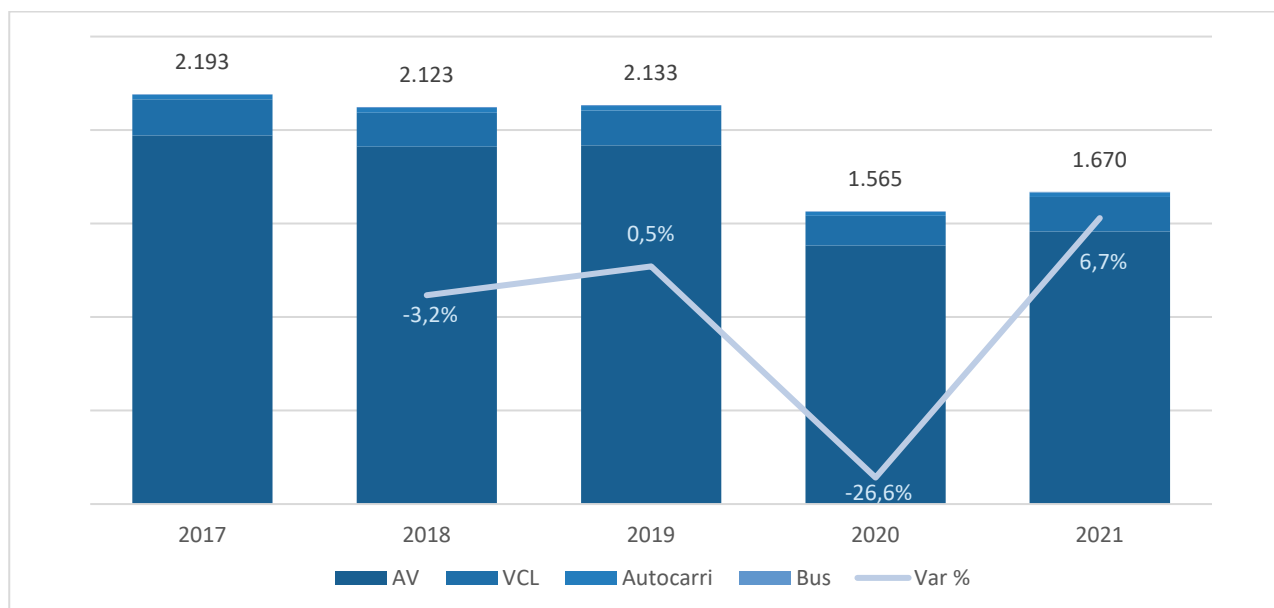
La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua dal 2000 al 2008 di quasi 2.600 autobus (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco più di 700 autobus nell'intero triennio 2019-2021. Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili, etc. Il comparto vanta anche produzioni di nicchia molto apprezzate all'estero.

### 1.3.2 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

La domanda di autoveicoli, dopo il picco negativo del 2013 (appena 1,42 mln di autoveicoli immatricolati), ha lentamente recuperato senza mai però raggiungere i livelli record antecedenti la crisi dei subprime (2,8 mln di unità) poiché in Italia l'impatto economico era stato più pesante rispetto agli altri major markets europei e la ripresa più lenta. L'aumento della domanda inizia a fine 2014 e da lì in poi si mantiene positiva.

Il 2019 chiude di poco sopra i livelli del 2018 (+0,5%, con 2,133 mln), mentre il 2020, caratterizzato dalla pandemia, dalle chiusure e dalla crisi sanitaria ed economica, registra un calo del 26,6% rispetto all'anno precedente: solo 1,565 mln di veicoli immatricolati. Il 2021, partito positivamente, rallenta nella seconda parte dell'anno e chiude a +6,7%. Se confrontiamo però il dato con il 2019, il calo è pari al 21,8%: 463mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid.

Figura 1.13 Domanda italiana di autoveicoli per tipologia, 2017-2021 e var. %



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

**Autovetture.** Il calo del 2020 è ancora più evidente se si prendono in considerazione le sole autovetture: -28% annuo. In particolare, sono state le chiusure pressoché totali delle attività nel periodo marzo-maggio e i timori di nuove ondate nella seconda parte dell'anno, a pesare su questo risultato.

Nel 2021, il mercato delle auto torna a crescere, seppure nel secondo semestre i cali sono costanti. I volumi immatricolati nell'anno ammontano a 1.457.952 unità, il 5,5% in più rispetto al 2020, ma in confronto al 2019, -23,9%.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, prosegue il declino delle autovetture diesel e benzina, la cui fetta di mercato si riduce progressivamente a favore delle autovetture ibride ed elettriche.

Nel 2021, le autovetture diesel detengono una quota del 22,2% del mercato (era il 32,7% nel 2020) e sono quelle che hanno visto maggiormente calare i propri volumi, con una riduzione delle immatricolazioni del 28,6%. In flessione anche il mercato delle vetture a benzina, -16,4% nell'anno, con il 30% di quota (-7,8 punti percentuali rispetto al 2020).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano il 47,9% nel totale 2021, in aumento del 71,6% da inizio anno. Nel dettaglio, le autovetture elettrificate rappresentano il 38,4% del mercato dell'intero 2021. Tra queste, le ibride tradizionali crescono del 90,3% nel cumulato da inizio anno, con una quota del 29%. Le ricaricabili corrispondono al 9,4% del mercato dell'anno intero (nello specifico le ibride plug-in costituiscono il 4,8% e le elettriche il 4,6%).

**Veicoli commerciali < 3.500 kg di ptt (VCL).** Dopo aver chiuso il 2020 in calo del 27%, il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un'ulteriore variazione negativa nel mese di gennaio 2021 (-11,3%), ma ha recuperato a partire da febbraio (+10,6%); i mesi di marzo ed aprile, paragonati allo stesso periodo del 2020, nel quale venivano attivate le prime misure restrittive per contenere la diffusione del Covid, mostrano volumi di molto superiori (aprile 5 volte rispetto allo stesso mese del 2020). La crescita su base annua frena però a giugno (+7,6% su giugno 2020) e crolla nel secondo semestre, a partire dal mese di luglio (-11,3%). Anche agosto e settembre mostrano variazioni negative sul 2020, rispettivamente del 5,4% e del 11,4%; ottobre e novembre presentano cali più marcati, rispettivamente -20,9% e -14,3% sul 2020. L'anno chiude in positivo rispetto al 2020 (+14,7%), ma il mese di dicembre segna ancora un calo, 16.421 immatricolazioni, circa 1.600 in meno del dicembre 2020 in termini di volumi e -9,2% in percentuale.

**Autocarri medi-pesanti > 3.500 kg di ptt.** Nel 2020 sono stati immatricolati oltre 20mila veicoli medi e pesanti, con un calo del 14,3% rispetto al 2019. Presentano invece variazioni tendenziali positive per quasi tutti i mesi del 2021 (tranne agosto, quando le carte di circolazione emesse sono l'8,9% in meno rispetto allo stesso mese del 2020).

Da inizio anno le unità immatricolate sono quasi 25mila, il 22,3% in più del 2020. Se confrontiamo il dato con il 2019, le immatricolazioni di autocarri registrano una crescita del 5,1%.

A livello geografico, le crescite più importanti si registrano al Nord, con il Nord Ovest a +27,5% ed il Nord Est a +26,8%. Il Sud e le Isole segnano una crescita pari al 18,9%, mentre il Centro (con una market share del 16,8%) cresce del 13%.

In base alla classe di peso, l'83% del mercato è costituito dagli autocarri superiori alle 16 tonnellate (sono 20.516 dall'inizio dell'anno le registrazioni), che crescono del 24,5% rispetto all'anno precedente.

**Rimorchi e semirimorchi > 3.500 kg di ptt.** Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2020 sono stati immatricolati 11.350 veicoli, il 21,3% in meno rispetto al 2019. Il mercato del 2021 è positivo, con 15.126 unità e una crescita in percentuale del 32,4 rispetto al 2020. Se confrontiamo le immatricolazioni con il dato del 2019, anche per i rimorchi si registra una crescita (+4,6%).

L'incremento maggiore riguarda il mercato del Nord-Est (+58,2%). Nelle regioni del Centro Italia le immatricolazioni crescono del 30%, al Sud (incluse Isole) del 22,8%, mentre il Nord Ovest cresce del 20,7%. Il Sud-Isole ed il Nord Est detengono la maggiore quota di mercato (rispettivamente il 30% ed il 31%), seguite dal Nord Ovest (25%) e infine dalle regioni del Centro, con il 14%.

Il mercato si compone per il 91% di semirimorchi (13.701 unità) e per il solo 9% di rimorchi (1.425 unità da inizio anno).

**Autobus.** Il mercato degli autobus registra nel 2020 un calo del 28,6% rispetto al 2019 con 3.143 immatricolazioni (oltre 1.200 unità in meno) e una media mensile di 262 autobus. Nel cumulato da inizio 2021, sono 3.495 i libretti di circolazione emessi: l'11,1% in più rispetto all'anno 2020. Dal punto di vista dell'area geografica, crescono ancora il Sud e le Isole (+20,8%), il Nord Est (+17,5%) ed il Centro (+15,1), mentre chiude in calo il Nord Ovest, che registra il 16,4% in meno sui volumi dello scorso anno.

Nell'analisi per tipologia (secondo la segmentazione ANFIA), si registrano diminuzioni nelle immatricolazioni nei segmenti dei Minibus (-10,4%) e degli Autobus/Midibus Interurbani (-3,4%). In crescita gli Scuolabus (+65,8%), gli Autobus Urbani (+15,6%) e quelli Turistici (+12,8%).

Nel primo semestre 2021, sono stati immatricolati 1.647 bus, il 6% in più rispetto al primo semestre 2020.

### *1.3.3 Il parco circolante*

Secondo i dati pubblicati da ACI, al 31 dicembre 2021 risultano iscritti al PRA quasi 45 mln di autoveicoli, un numero di poco inferiore al parco circolante del 2020.

39,8 mln sono autovetture. Analizzando l'alimentazione delle auto circolanti in Italia, l'87,6% è ancora alimentato da motori tradizionali, benzina (44,7%) e diesel (42,9%).

Le auto ad alimentazione alternativa sono oltre 4 mln, principalmente alimentate a GPL (7%) e metano (2,5%). La percentuale di auto elettrificate è ancora molto bassa, ibride e ricaricabili insieme costituiscono meno del 3% del parco circolante delle autovetture.

La contrazione delle vendite negli anni di crisi e la riduzione dei volumi medi venduti hanno contribuito all'invecchiamento del parco, che ormai conta un'età mediana di 14 anni e 9 mesi per le autovetture a benzina, 10 anni e 4 mesi per quelle a gasolio, mentre per le autovetture nel complesso è di 11 anni e 10 mesi.

Risultano invece leggermente più bassi i valori riferiti alle autovetture a doppia alimentazione: l'età mediana di quelle a benzina-GPL è di 10 anni e 4 mesi mentre per quelle a benzina-metano è di 10 anni e 3 mesi.

Le autovetture con più di 20 anni di anzianità, che si ritiene circolino meno, rappresentano il 19% del parco e, in particolare, sono il 31,1% di quelle a benzina e l'8,5% di quelle a gasolio. Considerando l'alimentazione delle sole autovetture con più di 20 anni di anzianità risulta invece che il 74,5% va a benzina e il 19,5% a gasolio, mentre solo il 6% presenta una alimentazione ecologica.

Risultano tra gli altri autoveicoli iscritti al PRA: 4,3 mln di autocarri merci, 783mila autoveicoli speciali, 206mila trattori stradali per semirimorchi, 430mila rimorchi/semirimorchi merci e specifici e oltre 100mila autobus.

## 1.4 Le prospettive per il 2022

Dopo un 2021 caratterizzato da un forte dinamismo, nei primi mesi del 2022, l'attività economica ha mostrato una decelerazione diffusa tra i principali paesi. L'invasione dell'Ucraina da parte della Russia ha amplificato le criticità già esistenti: inflazione in accelerazione; ostacoli al funzionamento delle catene del valore; aumento della volatilità sui mercati finanziari; ulteriori rialzi dei prezzi delle materie prime energetiche e alimentari.

Queste criticità, cui si aggiunge il cambio di intonazione delle politiche monetarie annunciato e in alcuni paesi già implementato a inizio anno, hanno determinato un generalizzato peggioramento delle prospettive di breve e medio termine dell'economia internazionale. Il Fondo Monetario Internazionale ha rivisto al ribasso le stime di crescita del Pil mondiale per il biennio 2022-2023 (rispettivamente +3,2% e +2,9%, Tabella 1.1).

Il commercio internazionale di merci in volume, nel primo trimestre del 2022 ha decisamente rallentato, crescendo dello 0,8% rispetto ai tre mesi precedenti.

Tra gennaio e marzo, l'economia cinese, frenata dalle nuove misure di lockdown, ha decelerato rispetto al trimestre precedente (+1,3% in termini congiunturali da +1,6%). Secondo le stime del Fondo il paese, quest'anno e il prossimo, crescerà rispettivamente del 3,3% e del 4,6%.

Negli Stati Uniti, il Pil nei primi tre mesi del 2022 ha mostrato un'inaspettata flessione congiunturale (-0,4%). Si tratta del primo calo da circa due anni. L'andamento è stato condizionato dai contributi negativi delle esportazioni nette e delle scorte superiori all'apporto positivo della domanda interna.

Come atteso dai mercati, e nonostante l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, a marzo e aprile la Federal Reserve, per la prima volta da dicembre 2018, ha alzato i tassi di interesse rispettivamente di 25 e 50 punti base, come misura di contrasto ai livelli elevati dell'inflazione. Il paese è atteso crescere quest'anno del 2,3%, in netta decelerazione rispetto al 2021, per poi rallentare ulteriormente nel 2023.

Secondo le ultime stime ISTAT, il Pil italiano continuerà a crescere sia nel 2022 (+2,8%) sia nel 2023 (+1,9%), seppur in rallentamento rispetto al 2021. Nel biennio di previsione, l'aumento del Pil sarà determinato prevalentemente dal contributo della domanda interna al netto delle scorte mentre la domanda estera netta fornirebbe un apporto negativo nel 2022 (-0,4 punti percentuali) a cui seguirebbe un contributo nullo nel 2023. Le scorte fornirebbero un contributo nullo in entrambi gli anni.

Gli investimenti assicureranno un deciso sostegno alla crescita con una intensità più sostenuta nell'anno corrente (+8,8%) rispetto al 2023 (+4,2%). I consumi delle famiglie residenti e delle ISP segneranno un miglioramento più contenuto (+2,3% e +1,6%).

L'evoluzione dell'occupazione, misurata in termini di ULA, sarà in linea con il miglioramento dell'attività economica con un aumento più accentuato nel 2022 (+2,5%) rispetto al 2023 (+1,6%). Il progressivo incremento dell'occupazione è atteso riflettersi anche sul tasso di disoccupazione che scenderebbe sensibilmente quest'anno (8,4%) e, in misura più contenuta, nel 2023 (8,2%).

Si prevede che la crescita dei prezzi dei beni energetici contribuisca a un deciso aumento del deflatore della spesa delle famiglie residenti nell'anno corrente (+5,8%), i cui effetti dovrebbero attenuarsi nel 2023 (+2,6%).

Le prospettive per i prossimi mesi sono caratterizzate da elevati rischi al ribasso quali ulteriori incrementi nel sistema dei prezzi, una flessione del commercio internazionale e l'aumento dei tassi di interesse. Anche le aspettative di famiglie e imprese potrebbero subire un significativo peggioramento.

Per quanto riguarda il comparto automotive, il primo semestre del 2022 è stato caratterizzato da ulteriori contrazioni.

Le immatricolazioni di autovetture da gennaio a giugno hanno registrato una flessione del 22,7%, in parte a causa delle lunghe attese dovute alla mancanza di semiconduttori ed in parte a causa del ritardo nell'emissione degli incentivi all'acquisto.

Analizzando nel dettaglio il mercato dei primi sei mesi, continua il calo delle alimentazioni tradizionali: le immatricolazioni di autovetture a benzina si sono ridotte del 33,2% e quelle del diesel del 34,8% rispetto al primo semestre del 2021.

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano ormai oltre la metà del mercato (52%). Le autovetture elettrificate hanno una quota del 42,1% e registrano una flessione del 7,3%. Tra queste, le ibride non ricaricabili si riducono del 6,9% e rappresentano il 33% del mercato totale. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili si riducono dell'8,7%, con una market share del 9,1% nel primo semestre 2022. Tra queste, le auto elettriche hanno una quota del 4,8% e diminuiscono del 12,3%, mentre le ibride plug-in si riducono dell'1,7% e rappresentano il 5,5% del totale. Da inizio 2022, le autovetture Gpl risultano in crescita del 5,1% e quelle a metano in calo del 63,1%.

Nel primo semestre 2022, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna un calo del 11,2%. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti sono 13.427, con una diminuzione seppur minima dell'1,1%.

Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg l'andamento è positivo con +13,3% di immatricolazioni.

Il settore degli autobus (trasporto persone) nel primo semestre 2022 registra una diminuzione del 10,5% con 1.467 nuovi autobus.

Nei primi cinque mesi del 2022 (ultimo dato disponibile), l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo a causa del calo delle importazioni di nuove autovetture (-14,6%) e del calo riguardante veicoli industriali, che registrano una flessione ancora maggiore (-31%). L'export in valore risulta in aumento rispetto a quello dello stesso periodo del 2021, +5,7%, in aumento sia per le autovetture esportate (+3,2%), che per i veicoli industriali (+12,6%). Il saldo è negativo per 3,2 mld di Euro per le autovetture e positivo per 1,03 mld per i veicoli industriali.

Nello stesso periodo, è in crescita l'import del comparto della componentistica, per un valore dell'8,3% superiore a gennaio/maggio 2021 e l'export in crescita del 2,9%, con un saldo positivo di 2,18 mld di Euro (era 2,48 mld a gennaio/maggio 2021). L'Europa rappresenta il 75,8% del valore dell'import ed il 77,3% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,5% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 10,1% del totale.

Autoveicoli nuovi e componenti, insieme, generano, da inizio anno, importazioni pari al 6,6% dell'export del totale dell'industria (8,2% al netto dell'energia) ed il 6,9% dell'import (7,2% al netto dell'energia).



## 2. L'automotive aftermarket

*Giancarlo Albiero (Area Aftermarket e Motorsport, ANFIA, Torino, Italia)*

Il primo passo per riuscire a comprendere meglio che cosa sia realmente l'Aftermarket automobilistico è analizzarne il nome: traducendolo in italiano significa letteralmente dopo-mercato, definito anche **post-vendita**, termine con cui viene generalmente identificato dagli operatori del settore. L'Aftermarket coinvolge tutta la filiera di produzione, distribuzione e vendita di ricambi per automobili, accessori compresi.

### 2.1 Il mercato dell'Aftermarket

Il mercato della vendita di autovetture e quello Aftermarket viaggiano in parallelo ed il destino dell'uno è strettamente legato all'altro. Nel post-vendita automobilistico rientra la **produzione dei ricambi originali** e anche tutti i prodotti compatibili realizzati da aziende terze: sono proprio queste ad alimentare il mercato ed incrementare la concorrenzialità proponendo prodotti di qualità pari o superiore all'originale a prezzi spesso inferiori.

Grazie a questo settore, i consumatori finali hanno la possibilità di scegliere se far riparare la vettura presso i punti di assistenza delle case automobilistiche, le Officine Autorizzate, o presso gli autoriparatori professionali indipendenti, potendo addirittura intervenire autonomamente per le operazioni di tipo "fai da te".

Per quanto riguarda il mondo indipendente, a seguito della progressivo aumento di complessità del veicolo (è sempre maggiore la percentuale di sistemi/componenti elettronici presenti) sono stati costituiti dei network di officine che, pur non avvalendosi della collaborazione diretta con una Casa Auto, vengono "targate" da aziende del settore della componentistica o da realtà importanti del settore della distribuzione, avvalendosi di supporto formativo, amministrativo, di comunicazione e soprattutto per aspetti tecnici (installazione prodotti e cross references per l'analisi dei componenti installabili).

### 2.2 La filiera Aftermarket

La filiera Aftermarket si suddivide in 4 macro-categorie di soggetti che coprono così tutti i passaggi necessari affinché un ricambio raggiunga il consumatore finale:

- **Produttori o componentisti:** aziende che si occupano della produzione dei ricambi auto. Queste possono essere delle multinazionali con importanti collaborazioni con i grandi brand automotive ma anche delle piccole/medie imprese (PMI) fortemente specializzate.

Spesso alcune aziende forniscono componenti o particolari a realtà più strutturate che producono componenti finiti: in questo caso si parla di sub-fornitori.

- **Distributori:** appena usciti dalla fabbrica, i ricambi auto vengono indirizzati, in seguito ad accordi commerciali, nei magazzini dei grandi distributori, il cui compito è di rivendere gli stock di merce ad altri distributori partner che coprono zone geografiche precise;

- **Ricambisti:** dopo essere stati smistati per aree geografiche dai distributori, i componenti raggiungono gli scaffali dei ricambisti, il cui compito è vendere i ricambi alle officine o direttamente al consumatore finale attraverso la vendita al banco o tramite l'utilizzo di un sito di e-commerce;
- **Officine:** l'ultimo passaggio della filiera riguarda l'installazione del componente a bordo della vettura, l'officina si occupa della manutenzione ordinaria e straordinaria della vettura.

**Le Officine possono essere a loro volta suddivise in Autorizzate (facenti parte del network della Casa Auto) o Indipendenti (non legate a vincoli contrattuali con i Costruttori).**

La **filiera** appena descritta è quella **“tradizionale”** mentre, un discorso a parte va fatto per le vendite di **ricambi on-line**, che raggiungono sia operatori B2B (ricambisti, officine) che clienti B2C (utilizzatori finali in ottica fai da te).

Tendenzialmente si tratta ricambi auto in senso stretto, ma anche di pneumatici (quota abbastanza importante), lubrificanti ed accessori.

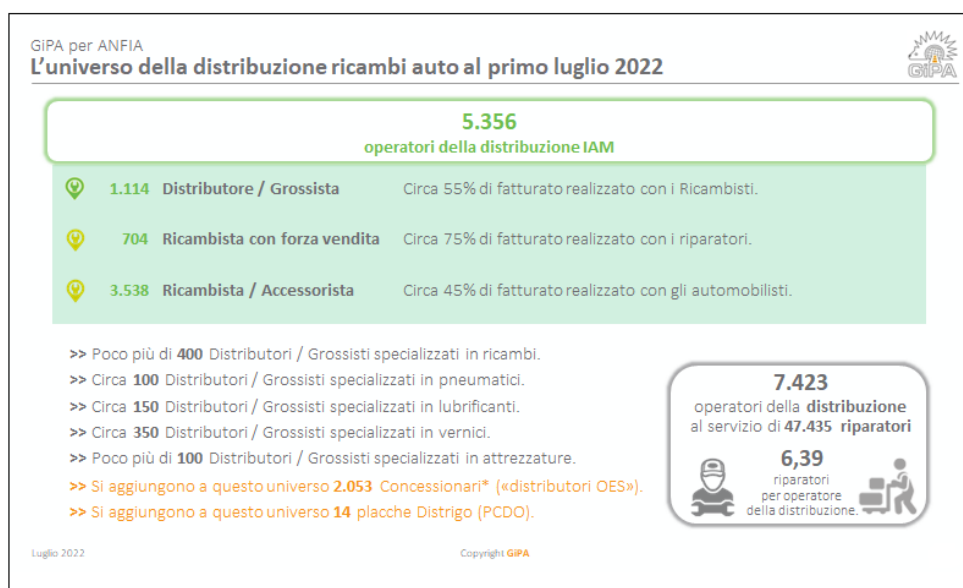
Da uno studio realizzato nel 2021 da ANFIA in collaborazione con GiPA è emerso che, al momento, **in Italia vi è ancora una predilezione per i canali tradizionali.**

Sicuramente la possibilità di confrontare più prodotti compatibili ed il prezzo trasparente costituiscono uno dei vantaggi dell'e-commerce, ma nel nostro Paese è ancora importante la relazione diretta e “reale” con il fornitore (sia esso distributore, ricambista o officina).

A tal proposito, questa preferenza è da leggere nell'ottica del consumatore finale (meccanico o automobilista a seconda dei casi), di poter contare su un confronto tecnico diretto con l'operatore, sia per quanto riguarda l'individuazione del prodotto adatto a quel tipo di modello/versione, sia (soprattutto) per gli aspetti legati alle attività di installazione, manutenzione e riparazione.

In definitiva, il mercato e-commerce di ricambi rappresenta una quota percentuale molto limitata, che andrebbe comunque presidiata dai Produttori di componenti.

**Figura 2.1 La distribuzione ricambi auto**



Fonte: GiPA Italia

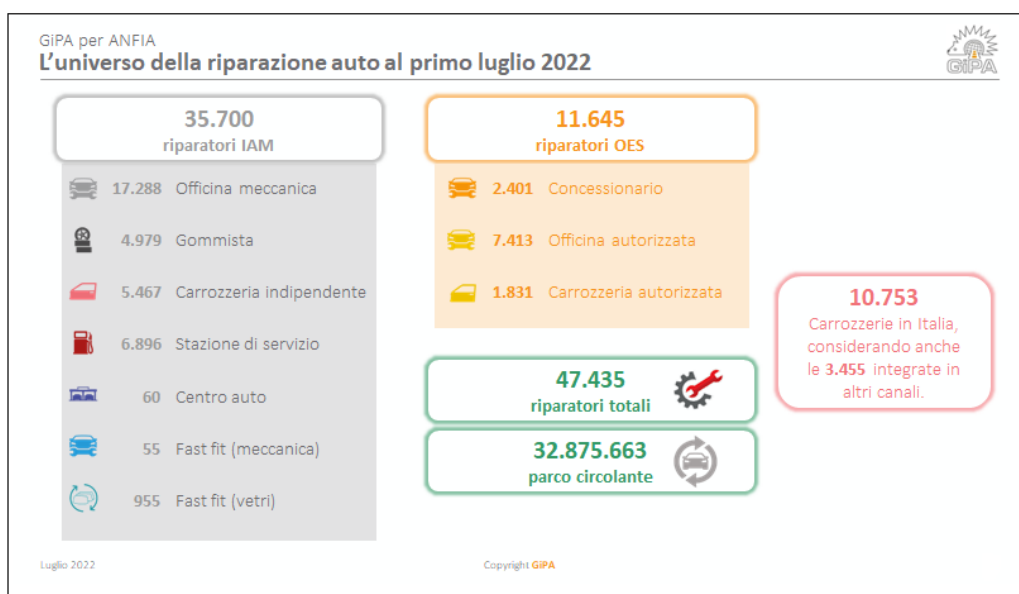
Individuati i principali attori, possiamo ora a considerare l'elemento centrale della filiera: l'automobile. Ogni vettura è composta da migliaia di componenti e tutti i pezzi installati direttamente in fabbrica vengono definiti di “**primo impianto**”. La maggior parte di questi componenti non sono realizzati dal costruttore stesso, ma vengono forniti da aziende terze che li producono a seconda delle specifiche fornite dalla Casa Auto. Nulla vieta, però, al fornitore di realizzare una sua variante dello stesso pezzo inserendo nel mercato Aftermarket un prodotto esattamente pari o addirittura di qualità migliore rispetto all'originale.

L'Aftermarket è un mercato complesso e altamente competitivo che fornisce la catena di riparazione per mln di auto, veicoli commerciali leggeri, camion e autobus in Europa.

Limitandoci al solo settore auto, tralasciando quindi il mondo del Veicolo Industriale (> 3,5 t), **in Italia sono circa 48.000 gli operatori che intervengono nel mercato della manutenzione e riparazione.**

È molto difficile tracciare un confine certo degli operatori, in quanto per i Veicoli Commerciali Leggeri (VCL) non è presente un circuito di riparazione dedicato e spesso rientrano nella rete di riparazione delle comuni vetture adibite al trasporto persone.

**Figura 2.2 La riparazione**



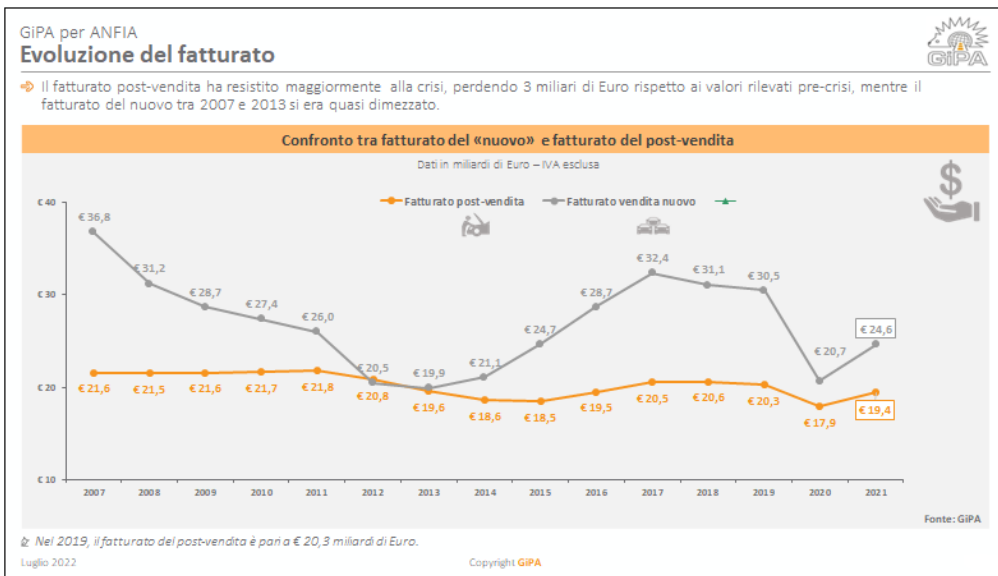
Fonte: GiPA Italia

In Italia questo importante indotto legato al mondo della riparazione produce un **fatturato** di tutto rispetto.

Nell'immagine sottostante si può notare come **nel 2021** si sia arrivati a **sfiorare i 20 mld di Euro**, tornando finalmente a risultati simili al periodo pre pandemia.

Questo aspetto dimostra la capacità del settore Aftermarket di dimostrarsi resiliente, riuscendo a performare meglio di tanti altri comparti industriali anche in momenti di forte difficoltà per il Paese.

**Figura 2.3 Evoluzione del fatturato**



Fonte: GiPA Italia

## 2.3 Differenze tra OEM, OES e IAM

Per capire bene quali siano le dinamiche che regolano il mondo dell'Aftermarket, è necessario prima avere ben chiara la distinzione tra i vari attori che caratterizzano il mercato:

- **OEM** (Original Equipment Manufacturer): produttori di componentistica originale, ovvero coloro che progettano e realizzano prodotti appoggiandosi ai loro fornitori. In ambito automotive, quando si fa riferimento a questa categoria, si intende indicare le Case Auto.

In questo caso il produttore di componenti, a seguito indicazione di specifiche tecniche del Costruttore o su propria iniziativa, realizza i componenti che vengono confezionati con marchio della Casa Automobilistica;

- **OES** (Original Equipment Services): indica il servizio di assistenza post-vendita (riparazione, manutenzione, aggiornamento) eseguito presso la rete ufficiale delle Case Auto. I componenti utilizzati in questo tipo di interventi possono essere costruiti internamente dalla Casa Auto all'interno dei propri stabilimenti o forniti da realtà indipendenti che producono componenti e li forniscono al Costruttore rispettandone le specifiche tecniche (anche in questo caso il prodotto si presenta confezionato con marchio della Casa Auto o della Divisione Ricambi del Costruttore);
- **IAM** (Independent Aftermarket): indica il mercato indipendente in cui aziende produttrici di sistemi e componenti commercializzano prodotti utilizzando il proprio brand, senza passare dai canali ufficiali delle Case Auto (in questo caso il prodotto è confezionato con marchio del produttore di componenti).

## 2.4 Differenze tra prodotto originale ed equivalente

Questa distinzione, quando si parla di post-vendita, è molto importante.

Pertanto, per comprenderla correttamente, occorre prima fare un accenno alla normativa che disciplina la libera concorrenza per la distribuzione dei ricambi per autoveicoli a livello europeo.

**La normativa di riferimento nel settore è nota come BER** (Block Exemption Regulation, Distribuzione Selettiva in italiano) e prevede elementi a tutela della completa concorrenzialità tra le aziende, consentendo all'automobilista di continuare a servirsi dell'officina di fiducia, scegliendo ricambi ed attrezzature (originali o equivalenti) e servizi indipendenti o autorizzati.

L'attuale Regolamento 461/2010, evoluzione del precedente 1400/2002, scadrà il 31 maggio 2023.

Per quanto concerne l'attività del post-vendita e dei ricambi, a livello europeo si ritiene che non ci sia ancora un mercato completamente concorrenziale quindi, per tale ragione, la validità della normativa sarà estesa temporaneamente fino al 31 maggio 2028, periodo al termine del quale si valuterà la situazione.

Fatta questa premessa a livello normativo, che ci permette di comprendere quale sia il contesto all'interno del quale si muovono gli operatori del post-vendita, possiamo finalmente concentrarci sulla distinzione tra *prodotto originale* e *prodotto equivalente*.

Per quanto riguarda le definizioni attribuite ai ricambi, la Commissione Europea si è espressa in merito, chiarendo quanto segue:

Sono **prodotti originali** tutti i componenti realizzati secondo le specifiche tecniche e gli standard di produzione forniti dal Costruttore, cioè la Casa Auto, per l'assemblaggio dei suoi veicoli.

I prodotti originali possono essere di diverso tipo, a seconda di chi li produce e di chi li commercializza:

- componente prodotto nelle proprie fabbriche dal Costruttore del veicolo
- componenti fabbricati da produttori terzi, forniti alla Casa Auto per l'assemblaggio del veicolo stesso (primo impianto) o distribuiti ai membri delle reti autorizzate (prodotto con imballo della Casa Auto distribuito alla propria rete di officine autorizzate)
- componenti fabbricati da produttori terzi, forniti all'Aftermarket indipendente a condizione che siano fabbricati secondo le specifiche tecniche del costruttore del veicolo. Ciò può avvenire, per esempio, quando un produttore di componenti produca od abbia prodotto in passato tali pezzi per il costruttore del veicolo. Tali ricambi saranno marchiati solamente con il marchio di chi produce.

Sono invece denominati **prodotti equivalenti** quei ricambi il cui utilizzo non compromette la reputazione delle reti autorizzate. Secondo questa nuova definizione della Commissione Europea (introdotta con il Regolamento 461/2010) un ricambio di questo tipo non può fare riferimento alla qualità del pezzo montato in origine. Esso può unicamente corrispondere alla qualità di parti di ricambio di una specifica gamma fornita dal Costruttore alla propria rete autorizzata, incluse le "gamme low cost" dei Costruttori di veicoli.

Alla luce delle linee guida dettate dalla Comunità Europea, ne consegue che l'uso dei prodotti "low cost" può avvenire per quei veicoli che hanno un'anzianità che parte indicativamente da 8/10 anni in avanti, quando lo stesso consumatore intende ridurre la spesa sulla manutenzione del veicolo.

## 2.5 Anzianità del Parco Circolante in Italia

Gli ottimi risultati ottenuti dal comparto del post-vendita vanno considerati alla luce di un dato di trend abbastanza marcato per il nostro Paese.

L'elevata **anzianità del Parco Circolante (11,8 anni di età media)**, infatti, permette all'Aftermarket di continuare a performare in maniera positiva.

La crescita del mercato post-vendita è strettamente connessa all'aumento dell'età media dei veicoli che percorrono le nostre strade.

**L'Aftermarket**, infatti, **ha un andamento anticiclico rispetto al trend delle immatricolazioni**: più crescono le vendite di veicoli nuovi e meno ricambi vengono venduti; viceversa, al diminuire delle vendite del nuovo, aumenta la domanda di componenti legati alla riparazione delle vetture.

Nella tabella sottostante è visibile la situazione attuale in Italia, che vede ancora una grande fetta del parco circolante con un'anzianità abbastanza importante.

Tabella 2.1 Circolazione per tipo di veicolo e anzianità in Italia al 31 dicembre 2021

	> 10 anni %	≤ 10 anni %
Autovetture	58,9%	41,1%
<i>Veicoli industriali</i>		
- Autocarri merci	66,5%	33,5%
- Autoveicoli speciali/specifici	71,5%	28,5%
- Trattori stradali	45,5%	54,5%
- Autobus	65,4%	34,6%
Totale veicoli industriali	66,4%	33,6%
<b>Totale autoveicoli</b>	<b>59,8%</b>	<b>40,2%</b>

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

## 2.6 Dove siamo e dove stiamo andando

L'Aftermarket, come tutto il comparto automotive, è fortemente impattato da quelli che sono i trend del momento: elettrificazione, connettività, veicoli a guida autonoma e mobilità condivisa.

Questi temi sono di fatto delle tendenze che tutte le aziende devono forzatamente considerare quando si cerca di spostare lo sguardo sul futuro.

Mentre le case automobilistiche e i governi si stanno preparando ad accogliere questi cambiamenti, gli effetti per il settore Aftermarket non si faranno sentire ancora per qualche tempo.

Questo aspetto, come accennato in precedenza, è legato all'età media del parco circolante in Italia.

Concentrandoci invece sui **cambiamenti** che sono oggi **evidenti nell'Aftermarket** e che hanno il potenziale per alterarne le dinamiche, non si può non considerare l'**accelerazione verso il consolidamento** che si è manifestata negli ultimi anni.

Molti produttori del comparto hanno dato vita ad acquisizioni mirate, portando il settore verso il consolidamento delle quote di mercato dei *big player*.

La volontà di aggregarsi è evidente anche tra i distributori di ricambi che, sempre per mezzo di acquisizioni e fusioni, tendono a sfruttare l'aumento delle dimensioni per avere un impatto maggiore sul mercato, costringendo gli altri competitors a mettersi in gioco velocemente per creare nuove sinergie.

Secondo un rapporto realizzato da McKinsey, infatti, negli ultimi 5 anni il mercato nordamericano ha visto più di 600 operazioni di acquisizione nell'Aftermarket automobilistico e 9 dei 10 maggiori distributori indipendenti europei IAM sono stati coinvolti in attività di consolidamento.

La stessa dinamica, però, la possiamo vedere anche nei Gruppi Commerciali Internazionali, che da tempo dominano in Europa avendo una dimensione sempre più globale.

Oltre ad accogliere nuovi partner internazionali, questi Gruppi stanno anche lavorando alla creazione di reti di officine di alto livello con standard qualitativi elevati, aspetto fondamentale per acquisire business da grandi flotte ed attirare l'attenzione di quelle locali più piccole.

Le flotte gestite professionalmente stanno fortemente crescendo e, guardando più avanti, è facile immaginare che una gran parte delle vendite future di auto riguarderà veicoli per la mobilità condivisa. In un contesto del genere, quindi, il conducente del veicolo non sarà anche il responsabile della manutenzione, bensì vi sarà un intermediario (gestore della flotta) che seguirà tutta la parte legata alla manutenzione/riparazione.

Avere un rapporto diretto e continuo con queste realtà sarà fondamentale per far sì che una parte del business generato dalle flotte vada al mercato post-vendita indipendente piuttosto che alle reti delle Case Auto.

Pertanto **le flotte rivestiranno un ruolo sempre più importante per l'Aftermarket** che dovrà adattarsi alle loro esigenze, migliorando sulle tempistiche per ridurre al minimo le soste in officina e poter offrire costi di intervento più competitivi.

## 2.7 Evoluzione tecnologica: nuove competenze e prodotti del futuro

L'evoluzione tecnologica delle vetture sta determinando enormi cambiamenti in ogni area, basti pensare all'effetto dell'**elettrificazione** sul mondo del service e a quello dei **sensori integrati** per i sistemi di **guida assistita** sulla riparazione a seguito di incidenti stradali.

Le **auto connesse** offrono nuove opportunità di **fidelizzazione del cliente** (soprattutto per la parte di **service**), ma per i riparatori sarà sempre più difficile essere preparati per operare sul parco circolante del futuro.

Per le officine diventa fondamentale acquisire immediatamente maggiori competenze, reperendo **nuove figure professionali** con un forte focus tecnologico.

Nell'ottica di adattarsi alle variazioni degli scenari normativi, le officine indipendenti dovranno forzatamente essere più aperte al cambiamento e sviluppare **nuove strategie commerciali** per poter rimanere al passo con i tempi.

Per quanto riguarda invece la distribuzione dei ricambi, che come accennato in precedenza sta attraversando un periodo di consolidamento, sarà fondamentale adattarsi ulteriormente a questi cambiamenti, migliorando la logistica per mezzo di **investimenti in digitalizzazione dei processi**.

Concentrandoci poi sui componenti, è importante considerare l'evoluzione normativa che impone **zero emissioni di CO<sub>2</sub> al 2035** e che certamente causerà la progressiva sparizione di intere famiglie di prodotti.

Se davvero si andrà nella direzione di un azzeramento delle emissioni di anidride carbonica, i componenti impiegati per la realizzazione di motori a combustione interna non avranno futuro.

Le aziende che tradizionalmente producono questi componenti dovranno reinventarsi e valutare altre linee di business, provando ad applicare le proprie tecnologie anche al di fuori del contesto automotive.

Storicamente, però, **un cambiamento porta anche grandi opportunità** per le aziende che sono in grado di coglierle.

Il continuo avanzamento tecnologico premierà le realtà che saranno pronte a “cavalcare l'onda” del cambiamento accettando la sfida imposta dalla transizione tecnologica, investendo nello sviluppo di tecnologie legate alle nuove famiglie di prodotto che diventeranno centrali nella produzione delle vetture del futuro.

Uno sviluppo interessante ruoterà sicuramente intorno al mondo delle **batterie**, dei **sistemi di alimentazione** e dei componenti annessi, che potrebbero offrire buone possibilità di sviluppo di business.

Anche e soprattutto per queste tipologie di prodotti sarà fondamentale investire sulla formazione delle risorse all'interno delle aziende, inserendo figure altamente specializzate e capaci.

Nel bel mezzo di questa transizione tecnologica, dopotutto, l'attore principale sarà ancora l'essere umano.

## 2.8 Conclusioni

Sebbene l'impatto delle tendenze a lungo termine possa non essere ancora percepito pienamente nel post-vendita, il mercato dell'Aftermarket cambierà non solo nella dimensione geografica ma anche nei contenuti. Le innovazioni tecnologiche come connettività, guida autonoma, telematica di bordo, mobilità condivisa e (soprattutto) elettrificazione influenzeranno infatti profondamente l'industria globale nei prossimi anni.

Tutti questi cambiamenti comporteranno sfide ed opportunità di crescita per gli attori della filiera, dai costruttori di componenti ai distributori, fino all'officina.

Per tenere il passo con i cambiamenti e l'evoluzione delle tecnologie, pertanto, il mondo del post-vendita automobilistico dovrà saper investire in digitalizzazione, strumentazioni all'avanguardia, professionalità e formazione sempre più specializzata.

È importante che tutti gli stakeholder dell'aftermarket siano agili e reattivi: l'unico modo per rimanere competitivi è evolversi velocemente, anticipare le esigenze del mercato, cercando di creare nuovi modelli di business e nuove alleanze strategiche.

La *rivoluzione*, di fatto, è già iniziata.



### 3. La componentistica automotive italiana

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

#### 3.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento

Nell'avviare un'indagine sulla componentistica automotive, in un momento di forte trasformazione del settore, con rapidi mutamenti di morfologia interni alla filiera, ancora una volta il punto di partenza fondamentale dell'attività di monitoraggio resta quello dell'identificazione del perimetro di riferimento, in funzione di un Osservatorio nel tempo dinamico e interessato a intercettare il cambiamento.

Il campo d'osservazione oggetto del presente studio si conferma essere, come per le precedenti edizioni, l'insieme dei fornitori di moduli e di integratori di sistemi e quello dei produttori di parti e componenti, ai quali si aggiungono, in maniera complementare, le attività di Engineering & Design, ossia le realtà imprenditoriali che forniscono servizi di ingegneria di prodotto e di processo all'intera catena di fornitura. Se dalla ricognizione restano sempre esclusi i grandi assemblatori finali, nell'ambito della suddivisione in categorie di fornitori, utilizzata convenzionalmente per osservare i livelli di fornitura e le diverse specializzazioni presenti all'interno della filiera<sup>28</sup>, anche quest'anno sono state individuate, e a volte tenute distinte nella valutazione, le realtà legate al motorsport, all'infomobilità e alla mobilità elettrica. Quest'ultima categoria, finora rappresentata principalmente da imprese che, già attive nella produzione di componenti per veicoli a combustione interna, si sono progressivamente aperte ai recenti trend della mobilità, si sta via via popolando di nuove attività specifiche del settore.

L'universo così definito si compone di circa 2.200 imprese con sede legale in Italia, dato revisionato ai primi mesi del 2022 e pertanto comprensivo delle nuove iscrizioni, nonché aggiornato alle comunicazioni di cessazione, fusione, acquisizione e scissione nel frattempo pervenute ai registri camerali<sup>29</sup>.

Come per le precedenti edizioni, sono state considerate le imprese con forma giuridica di società di capitali, per le quali è possibile, attraverso i bilanci depositati, pervenire a una valutazione del peso economico della filiera, di cui si indica una stima nel paragrafo dedicato.

In termini di distribuzione geografica, la maggiore concentrazione delle sedi legali d'impresa è localizzata nell'area del Nord Ovest, dove si collocano il 62% delle stesse, seguita dall'area del Nord Est con il 21%. Nel Mezzogiorno, comprensivo del territorio insulare, si conta il 9% del totale dell'universo considerato, mentre il Centro Italia incide per l'8%.

Nel Nord Ovest, il Piemonte mantiene il primato regionale per imprese presenti (il 33,3%), immediatamente seguita dalla Lombardia (il 27,0%), così come accade nell'area est per l'Emilia-Romagna (il 10,4%) e il Veneto (l'8,8%). Più basso il peso nelle altre regioni, che non supera la soglia del 2,5%, ad eccezione della Campania (il 3,6%), della Toscana e dell'Abruzzo (3,0% per entrambe).

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

<sup>28</sup> Per la definizione dei segmenti della filiera si veda l'Appendice al rapporto.

<sup>29</sup> Si tenga conto, come meglio specificato nel paragrafo relativo alla metodologia d'indagine, che le imprese iscritte nei primi mesi del 2022 non sono state coinvolte in fase di rilevazione.



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

## 3.2 La metodologia d'indagine e la struttura del questionario

L'indagine sul campo è stata condotta nei mesi di marzo e aprile 2022, utilizzando come strumento un'applicazione che permette la realizzazione di questionari e sondaggi online: in tal modo è stato raggiunto l'insieme degli operatori della filiera estratto dai registri camerali italiani al 31 dicembre 2021<sup>30</sup> e sono stati individuati, come destinatari del questionario, i Direttori o gli Amministratori Delegati delle imprese.

Nei mesi precedenti all'indagine, il gruppo di lavoro, composto da Camera di commercio di Torino e da ANFIA, ha analizzato il questionario, sottoponendolo a un attento lavoro di revisione che, pur mantenendo invariate alcune sezioni considerate fondamentali per l'approfondimento della filiera e il confronto temporale, ha perseguito lo scopo di rivalutare le singole domande sia alla luce della pregressa esperienza, sia in considerazione dell'evolversi del quadro economico nazionale e mondiale. Quest'anno lo strumento di rilevazione si è composto, in definitiva, di 35 domande, raggruppate nelle seguenti aree tematiche:

- **Descrizione dell'impresa.** Ha l'obiettivo di fornire un profilo generale dell'impresa attraverso l'attività svolta, il radicamento nella filiera e il livello di posizionamento occupato nella piramide di fornitura, le caratteristiche degli addetti, l'organizzazione, le informazioni sul fatturato automotive e su altri settori di destinazione;
- **Impresa e mercato.** Esamina il grado di apertura ai mercati partendo dalla ripartizione del fatturato automotive fra mercato di primo impianto e altri mercati (aftermarket, motorsport/racing e servizi per la mobilità); esplora la propensione all'export e gli ostacoli ad essa collegati, la capacità produttiva, le strategie future di internazionalizzazione e i principali clienti;
- **Previsioni 2022 e strategie di impresa.** La sezione è stata progettata per approfondire le attese delle imprese, in riferimento all'anno in corso, sui principali indicatori economici, le eventuali misure attuate a seguito dell'emergenza Covid-19 e i fattori legati alle situazioni contingenti che potrebbero influenzare le strategie di sviluppo per il prossimo biennio; agli operatori del settore è stato anche chiesto di esprimersi sull'efficacia, in passato, e sulla priorità, in futuro, delle misure di natura pubblica di sostegno alla filiera e sugli eventuali problemi riscontrati relativi all'approvvigionamento di materie prime e semilavorati;
- **Stellantis.** Richiede di valutare l'impatto sull'indotto derivante dall'avvenuta nascita nel nuovo soggetto industriale e le azioni da intraprendere, o già intraprese, per affrontare il mutato contesto;
- **Innovazione.** Indaga l'introduzione, nell'ultimo triennio, di innovazioni di prodotto e di processo e gli eventuali ostacoli incontrati in tali attività;
- **Collaborazione fra imprese.** Analizza l'avvio di collaborazioni significative con altre imprese (o l'eventuale previsione), alla luce dell'evoluzione per il settore in termini tecnologici e di scenario complessivo;
- **Posizionamento e trend.** Definisce la posizione dell'impresa sul mercato in riferimento ai diversi sistemi di alimentazione e analizza i percorsi di sviluppo nei nuovi ambiti tecnologici e il loro impatto sulla competitività, specie in relazione al tema delle competenze e ai progetti in chiave industria 4.0.

Durante la rilevazione, si è resa necessaria anche un'azione di contatto diretto di alcune imprese allo scopo, da una parte, di offrire assistenza telefonica nei casi di difficoltà nella compilazione del questionario, dall'altra, di verificare l'effettiva attività svolta da quelle realtà che dichiaravano di non

---

<sup>30</sup> Si precisa, a tal proposito, che le attività iscritte nei primi mesi del 2022, pur essendo state considerate nelle analisi riguardanti l'universo di riferimento, sono state escluse dall'indagine, in quanto la maggior parte delle domande poste ha, come anno di riferimento, il 2021

operare nel settore della componentistica, al fine di poterle eliminare definitivamente dal database dell'universo.

### 3.3 La dimensione economica della filiera

Al fine di contestualizzare i risultati dell'indagine, sul dataset delle imprese, aggiornato a seguito delle operazioni di integrazione delle nuove attività e cancellazione di quelle non più operative, a rilevazione ultimata si è provveduto a definire il peso economico e occupazionale del settore automotive.

A questa stima<sup>31</sup> si è pervenuti integrando le informazioni fornite dalle imprese sia con quelle contenute nei bilanci non consolidati dell'anno 2021, depositati presso i Registri Imprese delle Camere di commercio italiane, sia con le statistiche degli occupati, derivanti prevalentemente dagli archivi INPS e riportate nelle visure camerali.

**Tabella 3.1 Fatturato e addetti automotive**

Imprese	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020	
	fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	addetti auto	addetti auto	addetti auto	
SUB	630	7.722	6.146	25,6%	24.397	24.068	1,4%
SUB (Lavorazioni)	268	2.114	1.626	30,0%	8.854	8.762	1,0%
SPEC*	634	25.985	22.544	15,3%	74.239	74.135	0,1%
SPEC (Motorsport)	118	1.111	962	15,5%	4.917	4.684	5,0%
SPEC (Aftermarket)	278	2.749	2.310	19,0%	8.678	8.650	0,3%
E&D	184	957	821	16,6%	7.308	7.046	3,7%
SIST/MOD	90	13.713	12.146	12,9%	39.694	39.747	-0,1%
<b>TOTALE</b>	<b>2.202</b>	<b>54.351</b>	<b>46.555</b>	<b>16,7%</b>	<b>168.087</b>	<b>167.092</b>	<b>0,6%</b>

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nel 2021, le 2.202 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore oltre 168.000 addetti e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a 54,3 mld di euro.

Rispetto al 2020, che si era chiuso con un significativo calo del fatturato e una riduzione più modesta in termini occupazionali sull'anno precedente, il 2021 mostra una ripresa, con una variazione del +16,7% del volume d'affari e una sostanziale stabilità del numero di addetti specificatamente riferibile al settore (+0,6%).

Le variazioni positive del fatturato automotive hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono attribuibili ai subfornitori, in particolare a quelli delle lavorazioni (+30%) e agli specialisti dell'aftermarket (+19%); pressoché in linea con la

<sup>31</sup> In aderenza 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.

media è il dato degli specialisti (+15,3%), specie per la categoria del motorsport (+15,5%) mentre risulta inferiore quanto registrato dai sistemisti e modulistri (+12,9%).

Per quanto riguarda le tendenze occupazionali, spicca il dato relativo agli specialisti del motorsport e agli E&D, a fronte di una dinamica debole per sistemisti e modulistri.

### 3.4 Caratteristiche delle imprese intervistate

All'edizione del 2022 hanno partecipato 454 imprese, con un tasso di restituzione del 20,9%<sup>32</sup> e un totale di rispondenti al secondo anno di partecipazione pari a 274 (il 60,3%), a riprova dell'interesse che la presente attività di ricerca riveste fra gli operatori del settore e del grado di adesione nella rilevazione confermato nel tempo<sup>33</sup>.

Con 183 questionari acquisiti, il Piemonte si distingue come la regione con la più alta percentuale di rispondenti, il 40,3% del totale, seguita dalla Lombardia con il 26,2%. Nel Nord Est, i territori maggiormente coinvolti risultano essere quelli dell'Emilia-Romagna e del Veneto, che nel complesso rappresentano più del 15% delle realtà intervistate, mentre nel Sud Italia emerge il risultato della Campania con il 3,7%.

Tabella 3.2 Distribuzione dei rispondenti per regione della sede legale d'impresa

Regioni	% sul totale rispondenti
Abruzzo	2,6%
Basilicata	0,2%
Campania	3,7%
Emilia-Romagna	8,4%
Friuli Venezia Giulia	1,1%
Lazio	1,5%
Liguria	0,7%
Lombardia	26,2%
Marche	0,9%
Piemonte	40,3%
Puglia	1,3%
Sicilia	0,2%
Toscana	4,2%
Trentino-Alto Adige	0,4%
Umbria	0,7%
Valle d'Aosta	0,4%
Veneto	7,0%
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>32</sup> Il tasso di risposta è stato calcolato escludendo dall'universo le imprese nate nei primi mesi del 2022, non raggiunte dalla rilevazione.

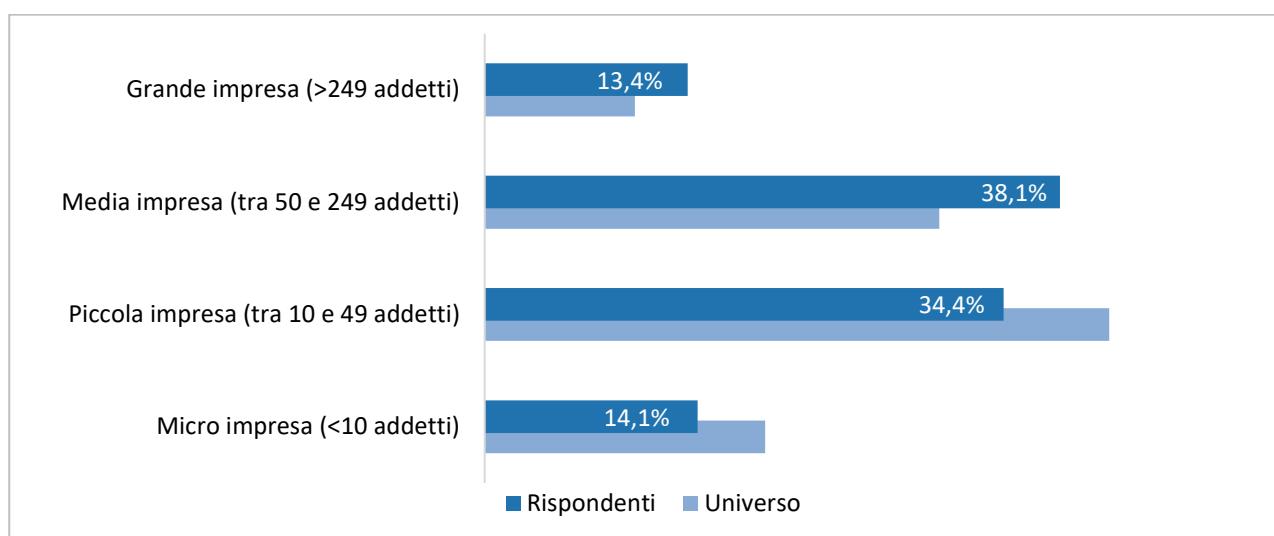
<sup>33</sup> Sono 190 (il 41,8%) le imprese che hanno risposto da almeno 3 anni, 142 (il 31,2%) da 4 annualità e ben 105 (il 23,1%) nel quinquennio.

Tale aggregato, che conta circa 62.000 addetti, in totale ha prodotto un fatturato di 18,1mld di euro, di cui 13,1mld direttamente riconducibili al settore automotive.

Di seguito, si alterneranno, a servizio dell'analisi, confronti fra le caratteristiche dei rispondenti con quelle dell'universo di riferimento e paragoni con quanto evidenziato nelle precedenti edizioni.

Per quanto attiene al numero di addetti, si riscontra una leggera sovrarappresentazione delle imprese intervistate con più di 249 occupati (il 13% rispetto al 10% dell'universo) e, un po' più accentuata, di quelle con un numero fra 50 e 249 dipendenti (il 38% a fronte del 30%). Il contrario accade per le imprese di piccole e micro-dimensioni, facilmente in ragione della considerazione che le organizzazioni più grandi abbiano maggiori disponibilità di risorse da destinare alla compilazione del questionario.

**Figura 3.2 Imprese per classi di addetti. Confronto rispondenti e universo di riferimento**



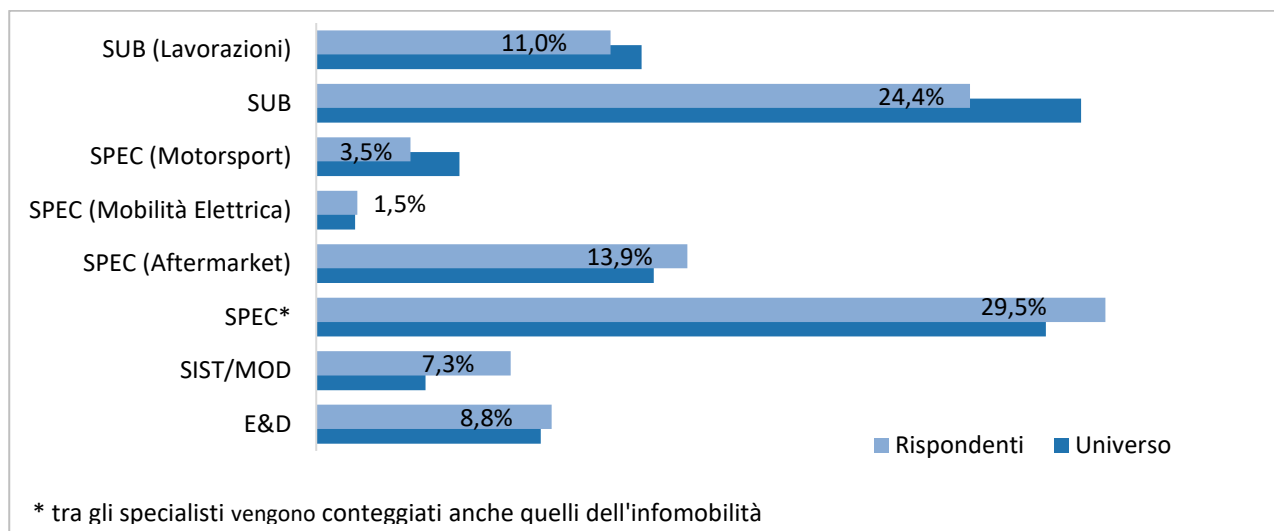
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La ripartizione degli operatori per segmenti, che si è nel tempo affinata grazie sia ai periodici controlli dell'attività svolta effettuati sulle imprese dell'universo<sup>34</sup>, sia alla puntuale indicazione fornita dalle rispondenti, mostra una sottorappresentazione fra i livelli più bassi di fornitura (subfornitori e subfornitori delle lavorazioni). Viceversa, risultano sovradimensionati rispetto alla popolazione della componentistica, gli specialisti, compresi quelli dell'aftermarket, gli E&D e, in maggior misura i sistemisti e modulist (il 7,3% contro il 4,1%), la cui quota, fra i partecipanti all'indagine, aumenta anche al confronto con il recente passato (era il 5,8% nel 2020). Risulta aderente alla presenza nell'universo il contributo alla rilevazione delle aziende che producono parti e componenti di veicoli elettrici, con l'1,5% dei rispondenti<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Ricognizione condotta principalmente attraverso la visita dei siti web, le visure camerali e i contatti diretti con le imprese.

<sup>35</sup> 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.

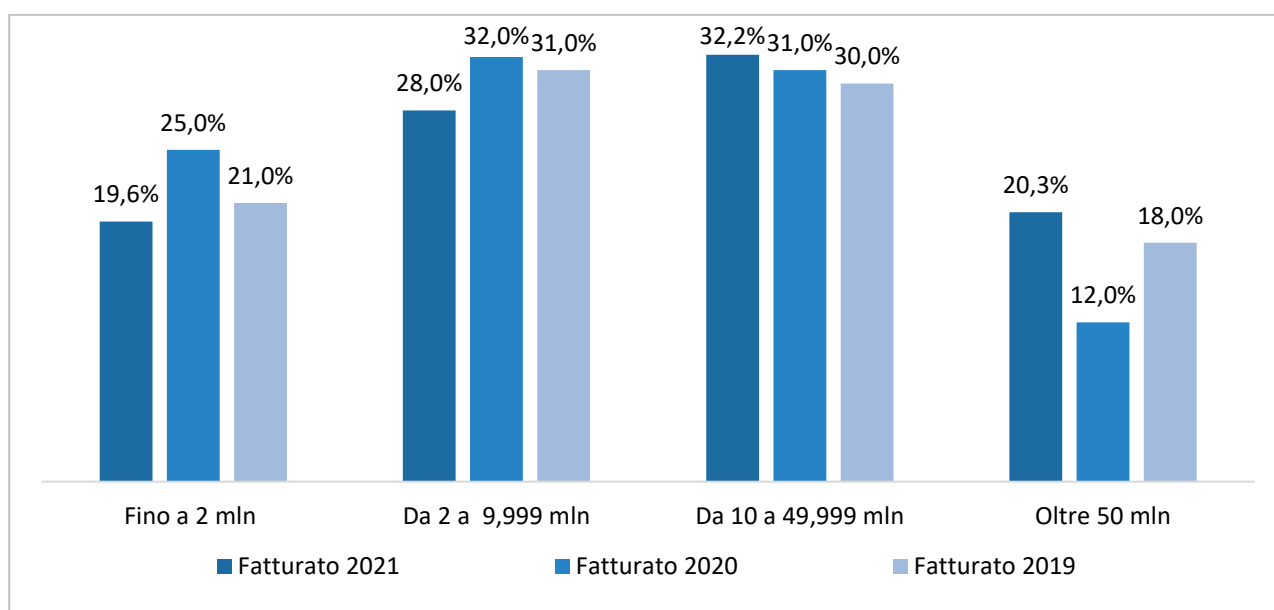
**Figura 3.3 Imprese per categorie di fornitori. Confronto rispondenti e universo di riferimento**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La puntuale indicazione dell'ammontare del fatturato, domanda proposta stabilmente nel questionario, permette un esame della composizione del campione per giro d'affari dichiarato: nell'ultimo triennio si evidenzia un graduale aumento delle imprese con fatturato compreso fra 10 e 50mln di euro, che arrivano a rappresentare il 32% del totale, così come cresce la quota di quelle con oltre 50mln, che raggiunge il 20%. Rispetto ai risultati dello scorso anno, in cui si era registrato un tendenziale posizionamento dei valori dichiarati nelle fasce inferiori, scende la porzione sia delle attività con ricavi inferiori a 2mln sia di quelle con ricavi fra 2 e 10 mln.

**Figura 3.4 Imprese per classi di fatturato. Anni 2019-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La quota di imprese attive nel settore automotive da sempre o comunque da oltre 5 anni si attesta al 94,0%, con percentuali maggiori fra sistemisti e modulist e specialisti dell'aftermarket, e sale di due punti percentuali rispetto alla scorsa edizione; è presente da meno di un quinquennio il 2,9% dei rispondenti, mentre dichiara di sfruttare saltuariamente opportunità di mercato in questo settore il restante 3,1%.

Per quanto attiene alla posizione ricoperta dalle imprese nella piramide di fornitura, escludendo tutte quelle attività che hanno esplicitato non applicabile, alla loro organizzazione, la classificazione per livelli - in quanto specialisti del motorsport, dell'aftermarket o fornitori di servizi di mobilità - il 33% delle rispondenti si inquadra prevalentemente come fornitore di primo livello, Tier I, il 45% come Tier II, il 19% come Tier III, mentre il restante 3% si colloca oltre. All'interno delle categorie di fornitori, l'82% dei sistemisti e modulist occupa il primo livello, così come il 55% degli E&D e il 44% degli specialisti, mentre si definiscono di secondo livello quasi i tre quinti dei subfornitori. Infine, se il 48% delle imprese opera in una sola posizione della piramide di fornitura, percentuale che per i subfornitori delle lavorazioni sale al 64%, il 18% delle restanti dichiara di essere attivo anche come Tier I e il 28% anche come Tier II.

È più diffusa, rispetto alla precedente rilevazione, l'appartenenza a un gruppo industriale, che riguarda il 33% delle imprese intervistate (era il 29%), con oltre la metà riconducibile a un gruppo estero. Tale percentuale sale all'85% per i sistemisti e modulist, quasi totalmente afferenti a holding estere, e al 46% per gli specialisti. Differente è la situazione fra i subfornitori delle lavorazioni, dove più di nove imprese su dieci risultano essere aziende indipendenti, fra gli specialisti dell'aftermarket (l'84%) e fra i subfornitori 'tout court' (il 79%). Più alta risulta la presenza, fra le rispondenti, di capogruppo di organizzazioni italiane rispetto a quelle estere.

**Tabella 3.3 Distribuzione delle imprese per appartenenza ad un gruppo industriale e per categorie di fornitori**

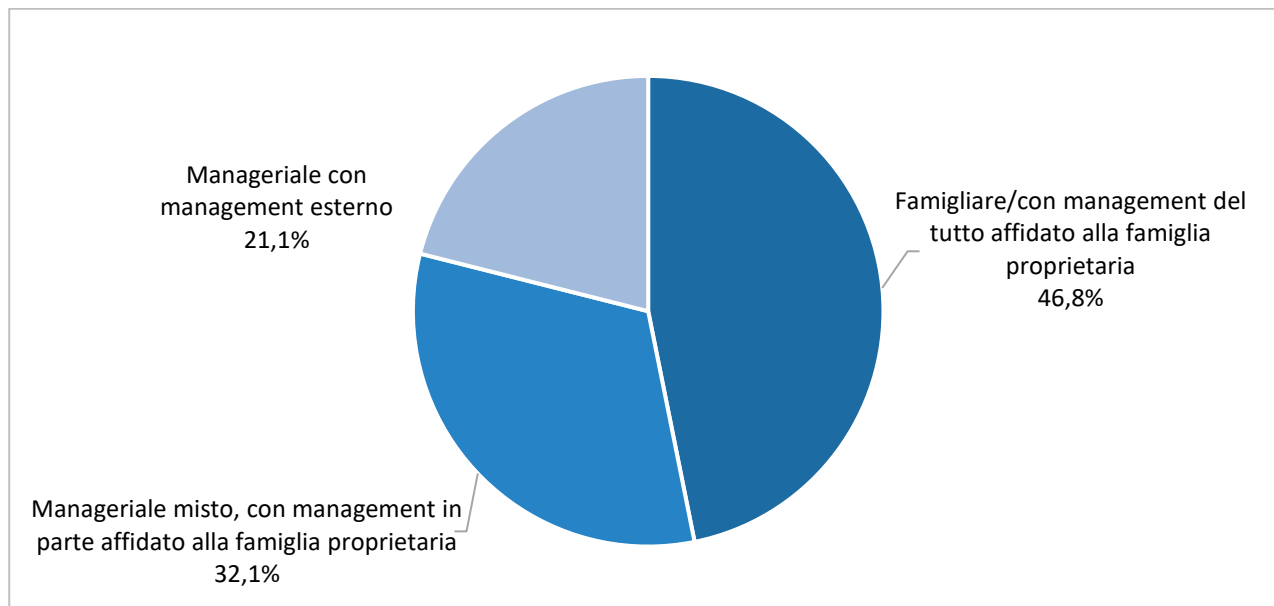
		E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (lavoraz.)	Totale
<b>Non appartenente ad un gruppo</b>		73%	15%	54%	84%	79%	92%	67%
<b>Appartenente a un gruppo</b>		28%	85%	46%	16%	21%	8%	33%
di cui:								
gruppo estero	Capogruppo	3%	3%	2%	0%	0%	0%	1%
	Controllata	10%	76%	22%	10%	6%	0%	17%
gruppo italiano	Capogruppo	8%	3%	6%	2%	4%	0%	4%
	Controllata	8%	3%	16%	5%	11%	8%	11%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Anche se il peso delle imprese rispondenti caratterizzate da un modello organizzativo di tipo familiare o con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria risulta essere prevalente (il 47%), esso si presenta in tendenziale diminuzione rispetto al passato (era il 48% nel 2020 e il 51% nel 2019) a favore delle altre due forme organizzative che presentano management misto (il 32%) o totalmente estero (il 21%).



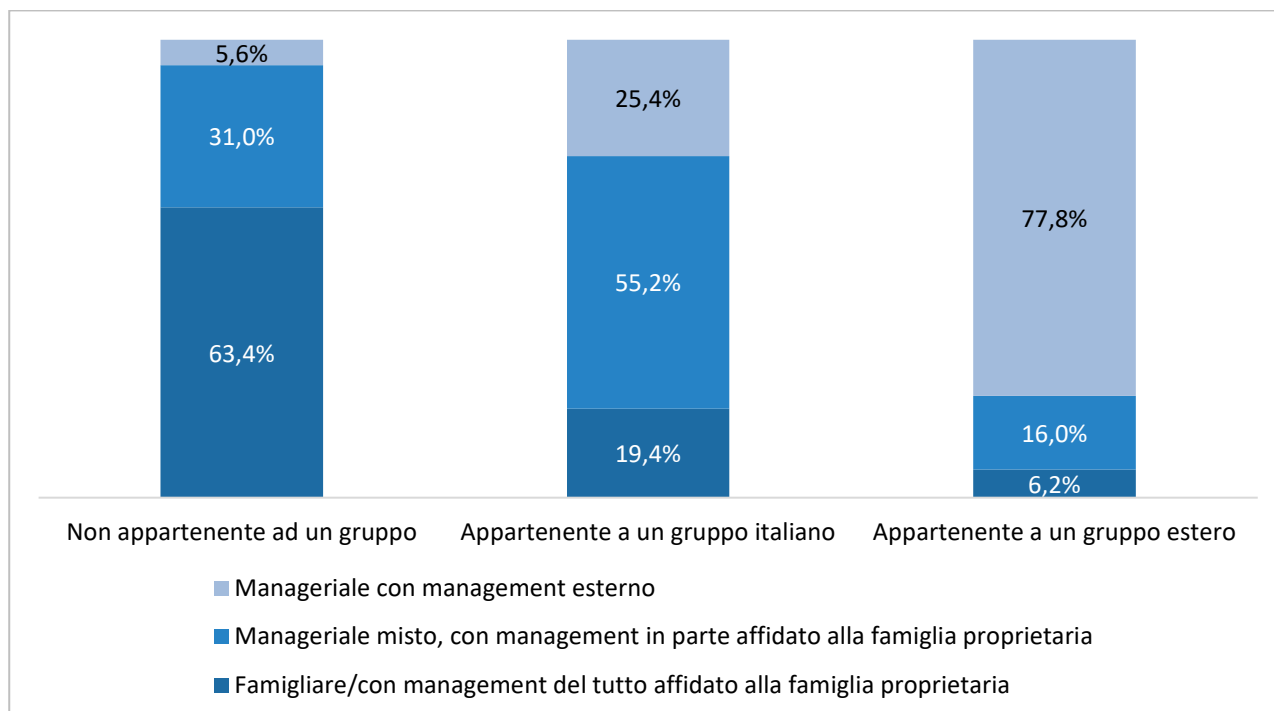
**Figura 3.5 Imprese per tipologia di conduzione**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Incrociando i dati sulla tipologia di conduzione con le forme di controllo societario, si evidenzia chiaramente come nelle imprese appartenenti a gruppi esteri la gestione aziendale è quasi otto volte su dieci affidata a dirigenti esterni; tale modello risulta residuale (il 6%) nelle realtà indipendenti, nelle quali si riscontra una direzione del tutto affidata alla famiglia proprietaria nel 63% dei casi.

**Figura 3.6 Imprese per tipologia di conduzione e forme di controllo societario**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

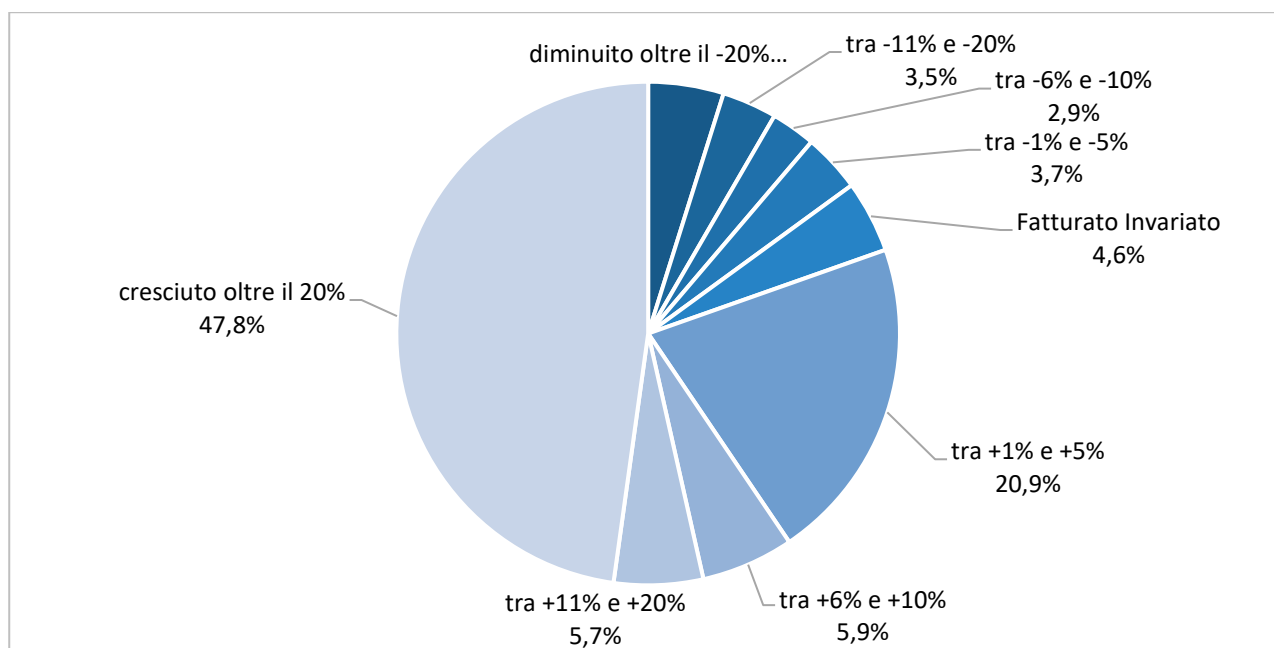
### 3.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale

Archiviato il 2020 come “annus horribilis”, nel quale anche il settore della componentistica automotive è stato profondamente colpito dalla crisi generalizzata che ha investito l’economia a ogni livello, il 2021 ha rappresentato, nel complesso, una fase di recupero per la filiera.

Il saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di decremento del fatturato, espresse dalle imprese, è risultato pari al +65%, derivante da un numero di attività con giro d’affari in espansione pari all’80%, a fronte del 15% che ha registrato una riduzione. Completa il campione il 5% di operatori che ha dichiarato ricavi sostanzialmente invariati rispetto all’anno precedente.

Si sottolinea che complessivamente il saldo che ne è scaturito compensa in esatta misura quello di segno negativo rilevato nell’anno precedente (-65%); inoltre, per quasi un’impresa su due la crescita di fatturato registrata è stata particolarmente significativa, superiore al 20%, contribuendo a riequilibrare le perdite subite nel 2020. Rispetto a tale anno, è calata, in particolare, la quota di imprese che ha denunciato una contrazione del giro di affari superiore al 10%, passata dal 58% al 9%.

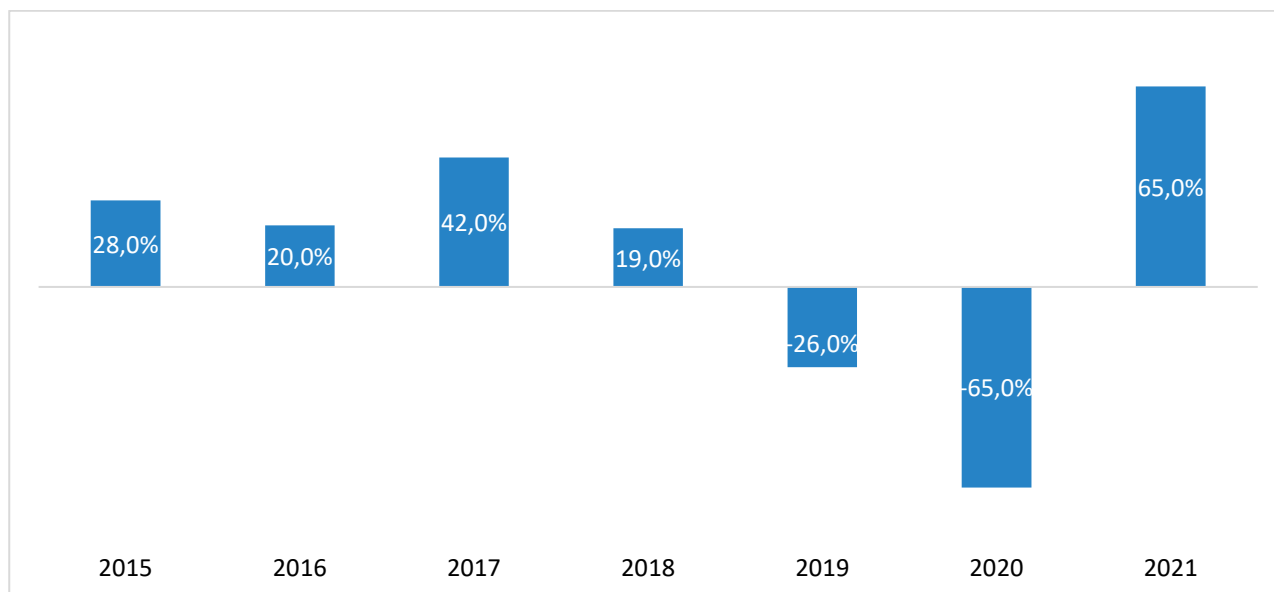
Figura 3.7 Ripartizione delle imprese per andamento del fatturato complessivo



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

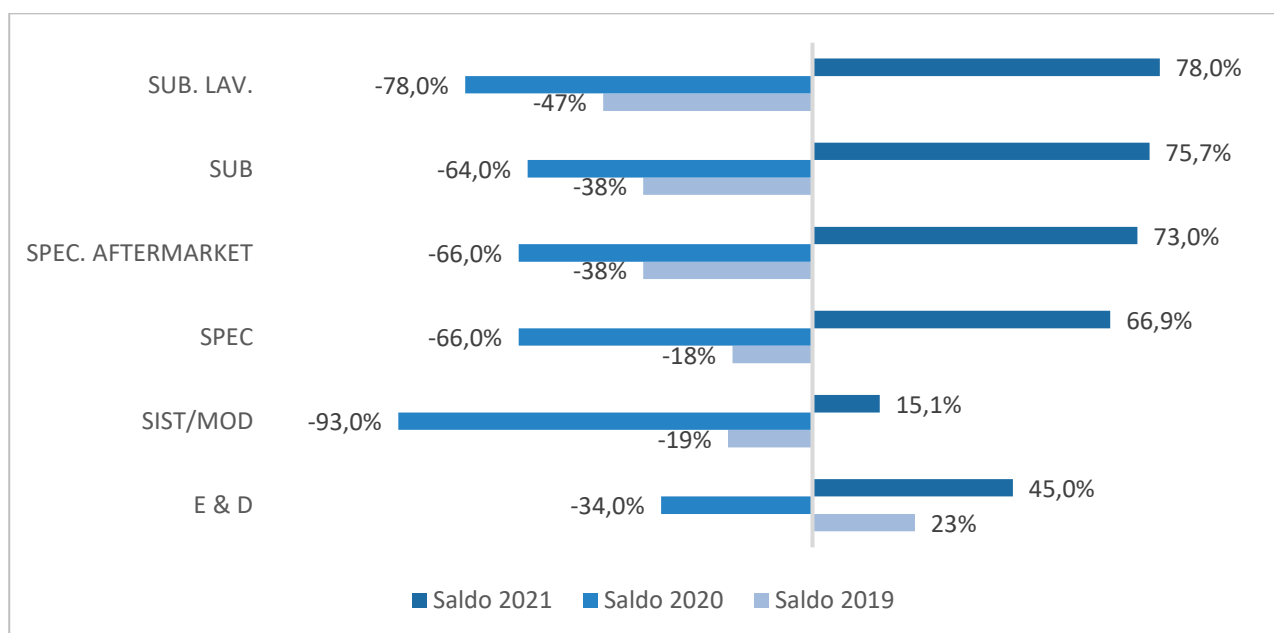
La ripresa ha riguardato in modo pervasivo tutte le categorie di fornitori, ma è risultata più modesta per il segmento che aveva manifestato le maggiori difficoltà nel 2020, quello dei sistemisti e moduli, con un saldo tra operatori che dichiarano un incremento e quelli che subiscono una riduzione del fatturato, che si ferma al +15%, dopo il -93% riscontrato nella scorsa rilevazione. La dinamica espansiva ha connotato con forza i subfornitori (saldo del +76%), in specie il cluster delle attività delle lavorazioni (+78%), nonché il gruppo degli specialisti, dove spicca l’aftermarket (+73%). Il recupero ha riguardato anche il segmento degli E&D, compensando la caduta dell’anno passato, dopo la buona fase di crescita del biennio 2018-2019.

**Figura 3.8 Saldi tra aumenti e riduzioni del fatturato. Anni 2015-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

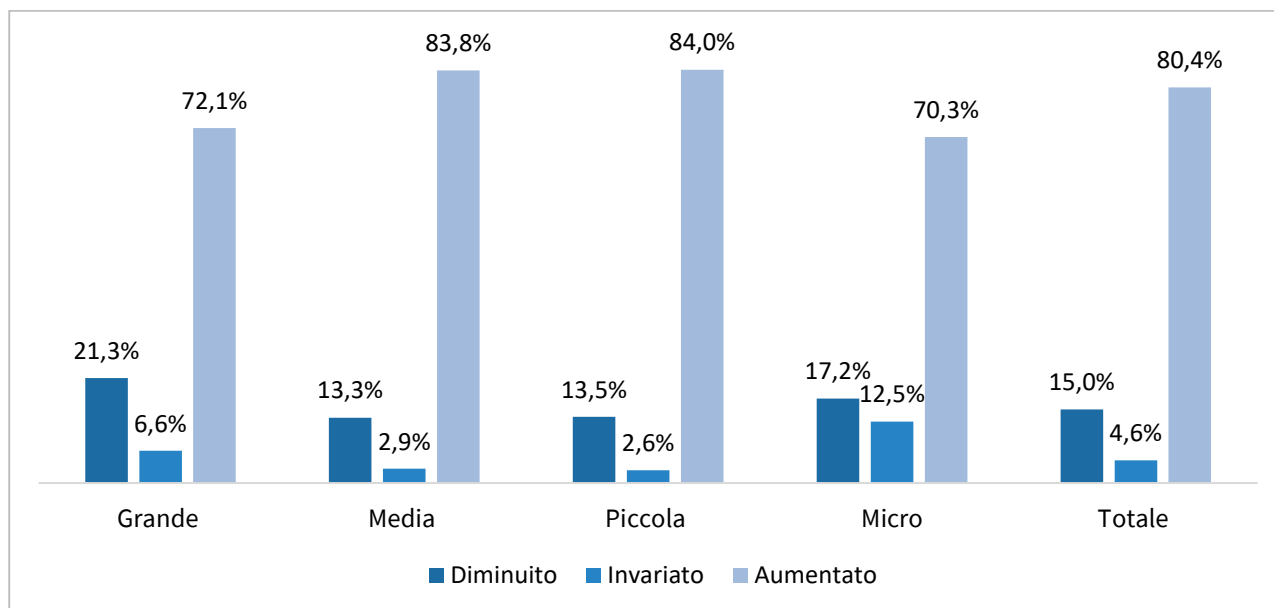
**Figura 3.9 Saldi tra dichiarazioni di aumento e riduzione del fatturato per categoria di fornitori. Anni 2019-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Analizzando le imprese per classi di addetti, la performance è risultata migliore per la media e piccola dimensione; sui poli opposti, le micro imprese e, più marcatamente, nonché per il secondo anno consecutivo, quelle grandi risultano avere una quota più sostenuta di imprese con un giro di affari in contrazione (rispettivamente il 17% e il 21%).

**Figura 3.10 Andamento del fatturato complessivo per dimensione d'impresa**



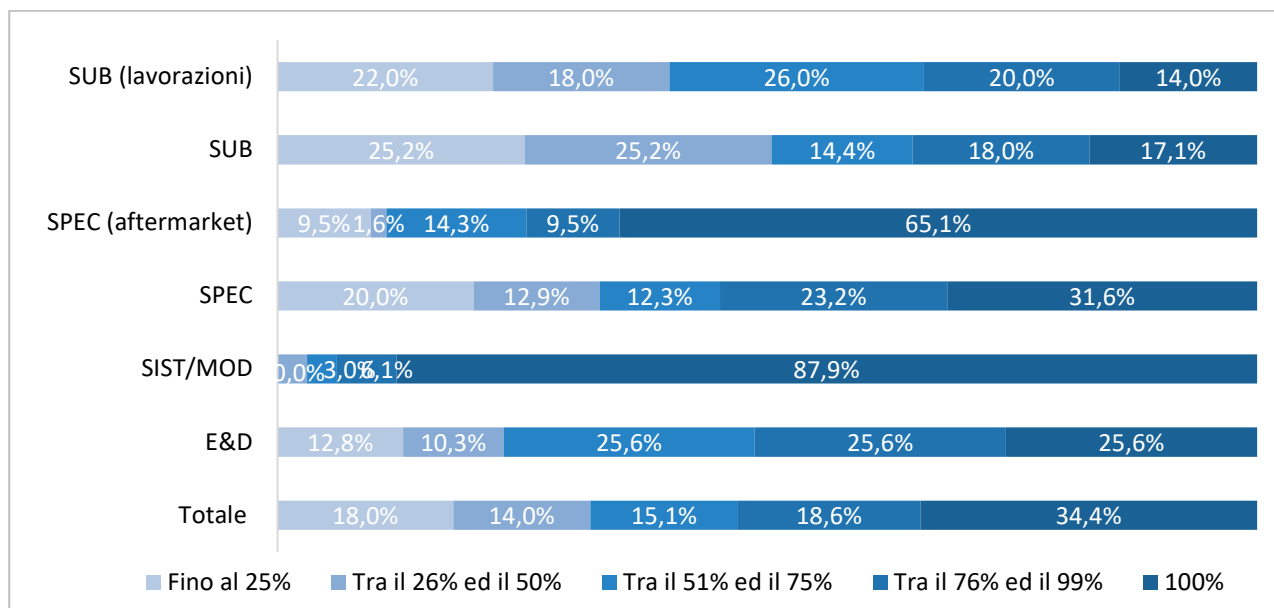
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nell'anno oggetto della presente analisi è proseguito il processo di diversificazione dei mercati settoriali di sbocco: la quota di imprese con ricavi derivanti in misura maggioritaria dal settore automotive, che nel 2019 si era assestata al 75%, per poi scendere l'anno successivo al 70%, cala ulteriormente al 68%. Nello specifico, a diminuire è la quota di imprese che ricavano dal settore auto oltre i tre quarti del proprio giro di affari, sebbene non la totalità, passata dal 26% dell'anno precedente al 19%, mentre la quota di imprese con fatturato generato in misura esclusiva dall'automotive si consolida al 34%.

I fornitori di moduli e sistemi e gli specialisti aftermarket, caratterizzati dal rapporto intrinseco con il comparto della componentistica, si confermano come i segmenti che si distinguono per ricavi ampiamente dipendenti dal settore in esame, con una quota di imprese che fatturano esclusivamente per il mercato automotive pari rispettivamente all'88% e al 65%. Al confronto con lo scorso anno, le categorie interessate da una tendenziale minore dipendenza, i subfornitori e le attività delle lavorazioni, mantengono pressoché lo stesso posizionamento in questo mercato rilevato nella precedente edizione dell'Osservatorio (rispettivamente il 50% e il 60% degli operatori fatturano in misura maggioritaria per l'automotive), a comprovare il processo di penetrazione in nuovi mercati di destinazione, avvenuto nel tempo.

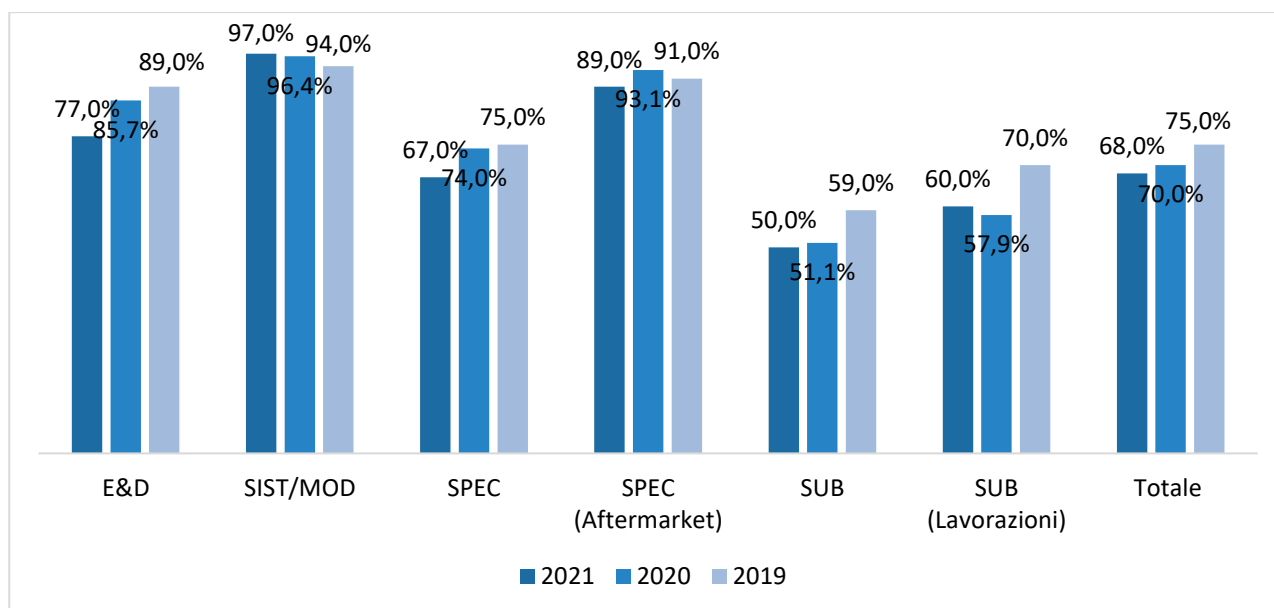
Si può constatare che per le attività di E&D, in rapporto alla passata rilevazione, torna a diminuire la dipendenza dal comparto automotive in termini di giro d'affari: per il 77% di questi operatori i ricavi generati dal settore rappresentano infatti la parte più rilevante del fatturato (rispetto all'86% del 2020).

**Figura 3.11 Distribuzione delle imprese per quota di fatturato automotive per categoria di fornitori**



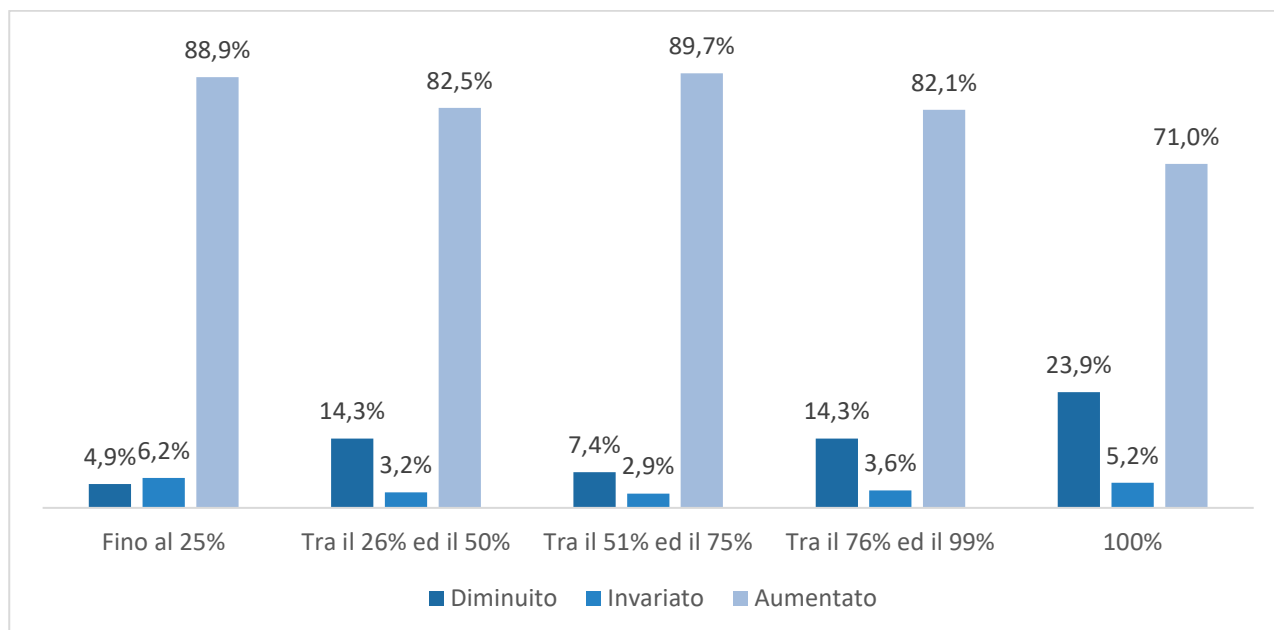
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

**Figura 3.12 Quota di imprese con fatturato automotive superiore al 50% sul fatturato totale per categorie di fornitori. Anni 2019-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

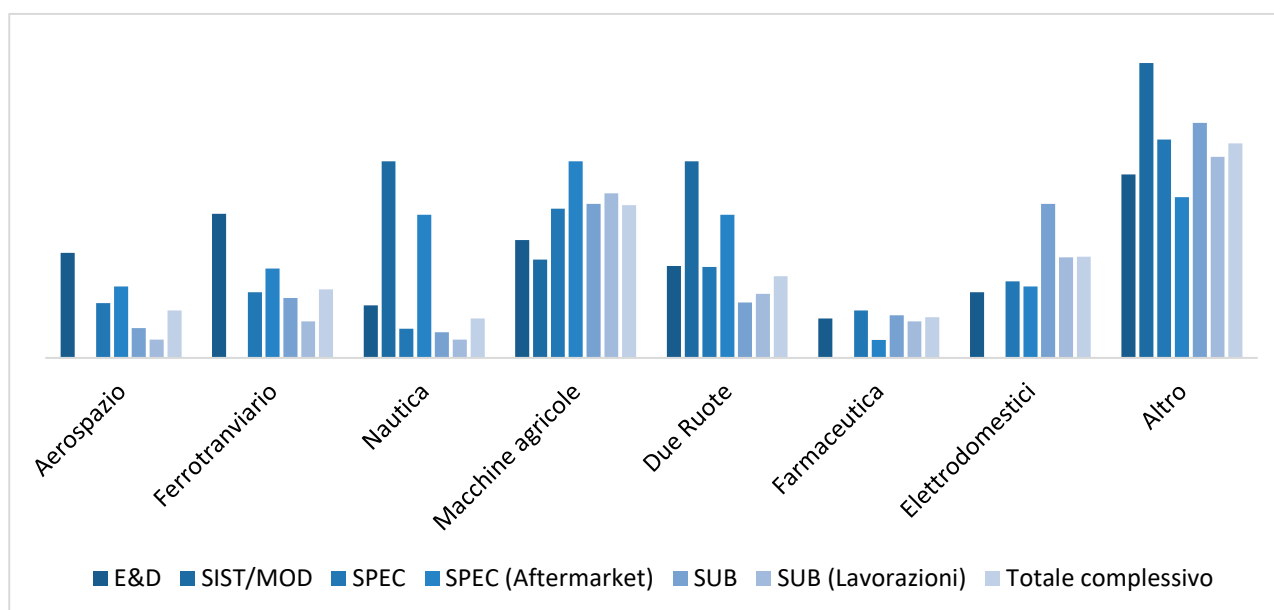
**Figura 3.13 Andamento del fatturato delle imprese per quota di ricavi automotive**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Il monitoraggio dell'andamento del giro d'affari, valutato congiuntamente con la quota di fatturato automotive, mette in luce risultati più favorevoli per i fornitori che hanno come preponderante il business nel settore auto, bilanciato dall'operatività in altri settori, nonché per chi ha attuato strategie di diversificazione marcate, con oltre tre quarti dei ricavi provenienti da mercati diversi; più in difficoltà è risultato invece il gruppo di imprese orientato in via esclusiva sul settore auto, con quasi un'impresa su quattro che ha denunciato una contrazione del volume di affari.

**Figura 3.14 Quota di imprese per categorie di fornitori e settore di destinazione (\*)**



(\*) Al netto delle imprese che derivano il 100% del fatturato dal settore automotive

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nel questionario utilizzato come strumento di indagine è stata introdotta per la prima volta un quesito sui settori di destinazione di parti e componenti prodotti o di servizi, estranei all'auto. Dalle risposte si evince che il raggio di azione delle imprese spazia prevalentemente dal settore delle macchine agricole (il 39% delle imprese che operano in mercati di destinazione diversi dall'auto), a quello degli elettrodomestici (il 26%), al settore delle due ruote (il 21%) e al ferrotranviario (il 17%). Similare risulta il peso dei settori dell'aeronautica e della nautica (10%-12%), affiancati da quello farmaceutico.

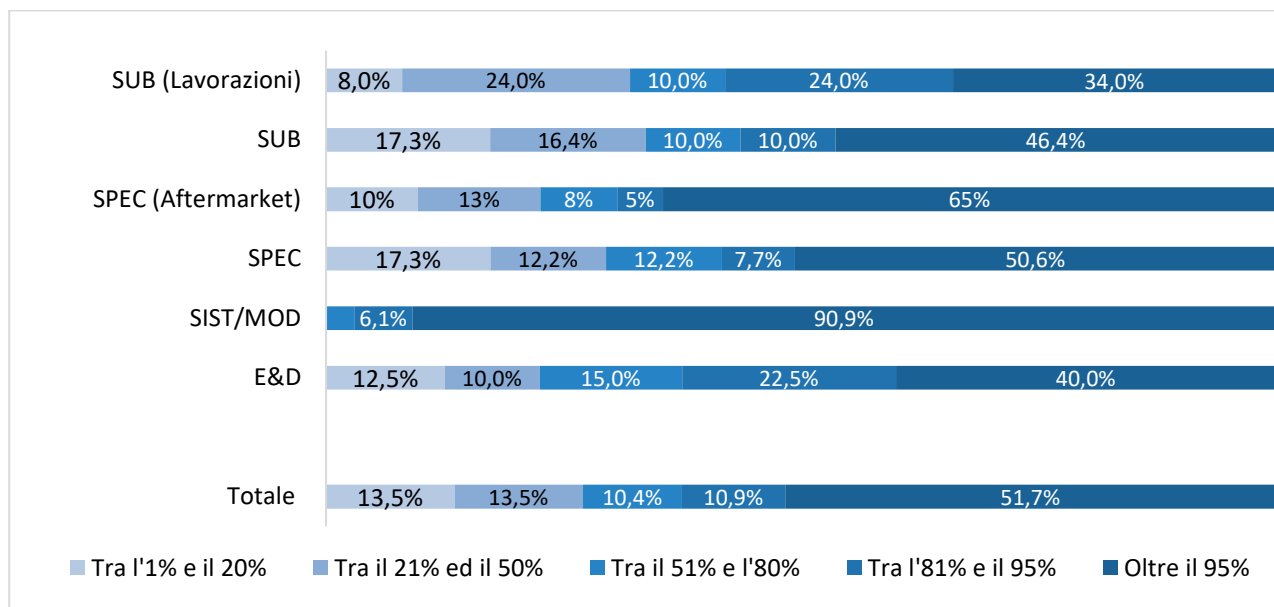
Poco più di un'impresa su due (il 55%) punta anche su ulteriori mercati<sup>36</sup> (macchine strumentali, metallurgia, costruzioni...), ma per sistemisti e modulist i residuali settori di destinazione risultano più importanti della media, così come il mercato della nautica e quello delle due ruote.

Per le categorie dei subfornitori e delle attività delle lavorazioni, i settori di approdo diversi dall'auto risultano soprattutto quelli delle macchine agricole e degli elettrodomestici, mentre gli operatori E&D si distinguono per un ruolo più rilevante nei mercati dell'aerospazio e del ferrotranviario.

### 3.6 Capitale umano: caratteristiche e nuove competenze richieste

Alcune domande sul tema del capitale umano, contenute nel questionario, hanno consentito non solo di definire la consistenza numerica nelle imprese degli addetti totali e di quelli impiegati specificatamente nella componentistica automotive, ma anche di conoscere la quota di essi destinata ad attività di Ricerca & Sviluppo e la presenza o meno di lavoratori esterni. In considerazione dell'alta intensità tecnologica che connota e sempre più caratterizzerà l'intero comparto sono altresì state rilevate alcune informazioni sul fabbisogno di nuove figure professionali nei prossimi cinque anni.

Figura 3.15 Imprese per categorie di fornitori e quota di addetti impiegati nel settore automotive



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

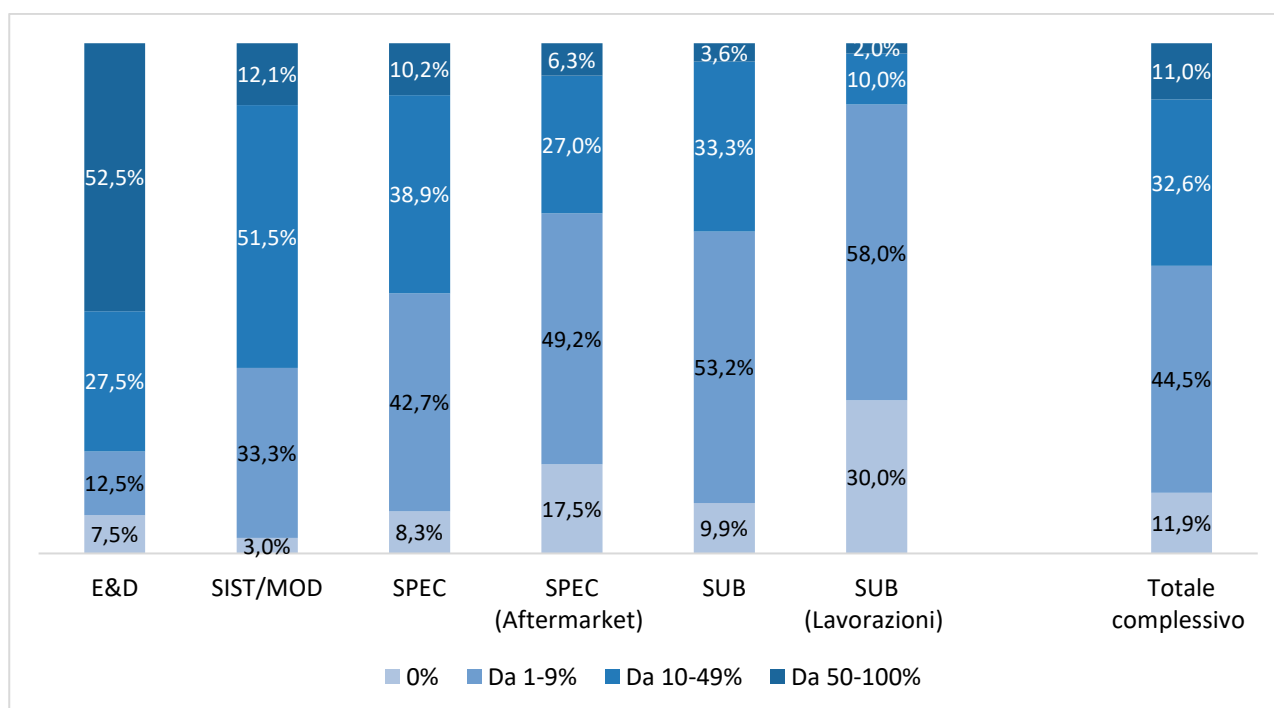
<sup>36</sup> Il solo campione piemontese è stato indagato in maniera più analitica sui settori di destinazione, dettagliando, all'interno della voce "altri settori", ulteriori comparti.

Come già indicato, sono circa 62.000 gli addetti a tempo determinato e indeterminato impiegati dalla totalità delle 454 imprese rispondenti, di cui il 74,4% riconducibile direttamente alla componentistica automotive, e sono poco più di 4.800 i lavoratori non alle dirette dipendenze<sup>37</sup>, con il 61% dei dichiaranti che vi ricorre.

Nel dettaglio, se per il terzo anno consecutivo circa il 52% delle imprese dichiara di destinare la quasi totalità degli addetti al settore automotive, tale percentuale sale a quasi il 91% nella categoria dei sistemisti modulist e al 65% per gli specialisti dell'aftermarket, mentre per i subfornitori delle lavorazioni si constata una più ampia diversificazione dei settori di impiego del personale.

Per quanto riguarda il livello di istruzione, l'Osservatorio ha rilevato negli anni un progressivo rafforzamento della quota di imprese che ha al proprio interno personale laureato, passata dall'82% del 2018 all'88% del 2021 e rispetto allo scorso anno incrementa in particolare l'incidenza delle attività che presentano almeno la metà della forza lavoro in possesso di diploma di laurea (l'11% a fronte dell'8%). Nella categoria degli E&D, tale percentuale sale al 53% mentre fra i sistemisti e modulist la maggioranza delle imprese ha tra il 10% e il 49% di addetti con istruzione universitaria. Diversamente, fra i subfornitori delle lavorazioni, tre imprese su dieci hanno dichiarato di non poter annoverare alcun laureato fra i propri lavoratori anche se, nell'ultimo triennio, la frazione è diminuita, così come è accaduto per tutte le categorie di fornitori.

**Figura 3.16 Distribuzione delle imprese per quota di addetti laureati e per categorie di fornitori**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

All'aumento generalizzato della presenza di personale laureato in azienda non si è accompagnato un incremento delle imprese con forza lavoro specificatamente impiegata in ricerca e sviluppo: la quota è passata dal 70% del 2020 al 66%, anche se, contestualmente, sono salite, di un punto percentuale,

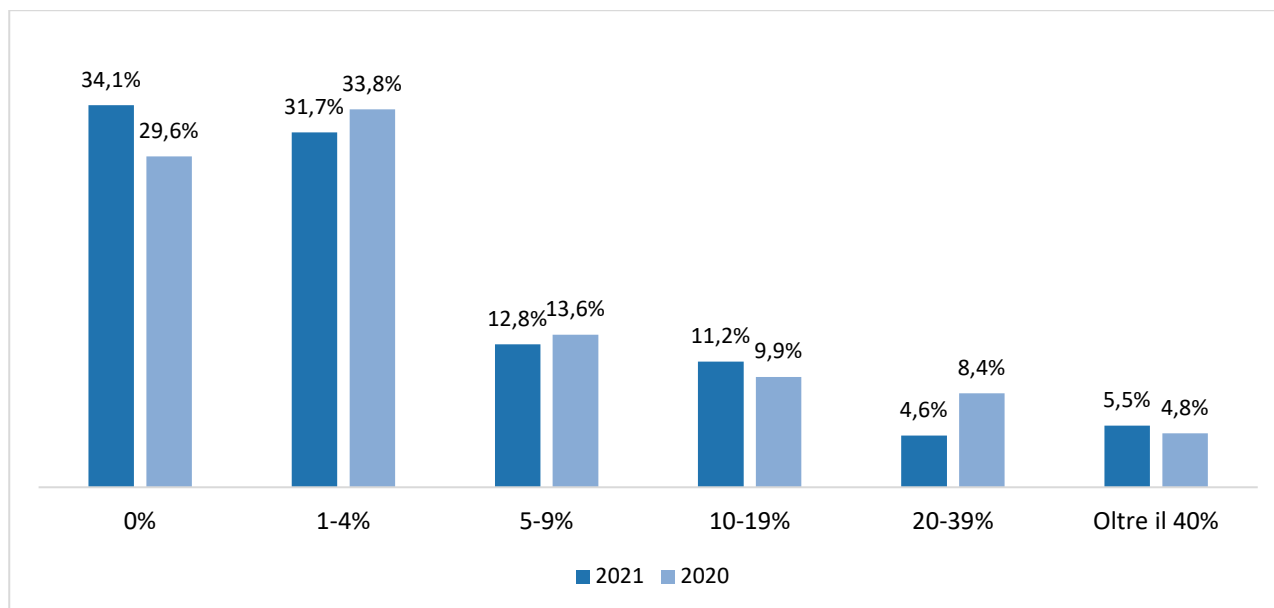
<sup>37</sup> Co.co.co, somministrati e P.IVA.



sia le realtà che destinano oltre il 40% dei lavoratori a tali attività (il 6%), sia quelle nella fascia fra il 10-19% (l'11%).

La riduzione di personale dedicato a R&S ha riguardato in particolare i sistemisti e modulisti e gli specialisti 'tout court', mentre, in virtù dell'attività svolta, sono gli E&D la categoria con la percentuale più consistente di tali addetti (l'83%), dato che cresce rispetto al 2020 soprattutto nel range più alto (oltre il 40% di risorse R&S) che passa dal 25% al 35%, così come per gli specialisti dell'aftermarket si registra un aumento (dal 66% al 70%).

**Figura 3.17 Imprese con addetti impiegati in Ricerca & Sviluppo. Confronto 2021 e 2020**

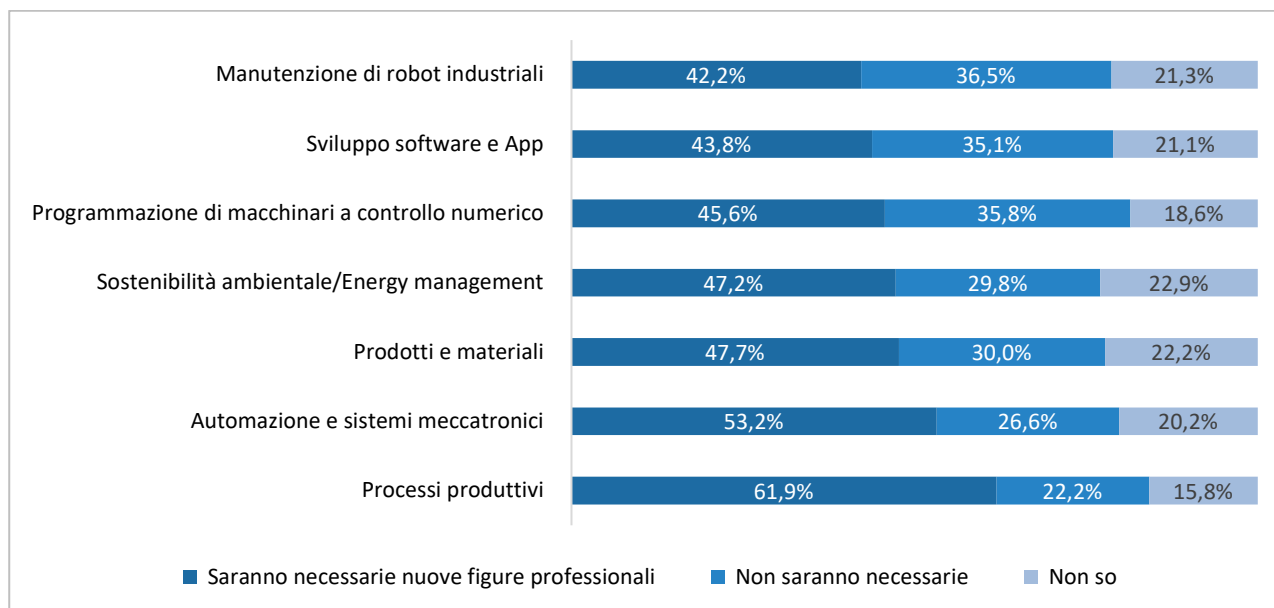


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Le sfide che le imprese del settore automotive stanno affrontando in questo periodo storico, in termini di nuovi driver tecnologici, tra cui la guida autonoma e la mobilità elettrica - a cui si accompagna il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'impatto ambientale – si ripercuotono indubbiamente anche sulle loro scelte organizzative in relazione al capitale umano. Come anticipato, alcuni quesiti sono stati posti al fine di comprendere, sulla base della precedente premessa, quanto si stia rendendo necessario cercare nuove competenze all'esterno, attraverso la domanda di specifiche figure professionali in relazione alle aree di attività individuate quali più coinvolte e riportate nella figura a seguire.

In effetti, nei prossimi cinque anni le imprese segnalano un diffuso bisogno di nuove figure professionali in tutte le aree di attività individuate, anche se prevalgono, nelle indicazioni, quelle relative ai Processi produttivi (il 62% delle aziende), all'Automazione e sistemi mecatronici (il 53%), ai Prodotti e materiali (il 48%), nonché alla Sostenibilità ambientale (il 47%).

**Figura 3.18 Necessità di nuove figure professionali per aree di attività**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Complessivamente, emerge che l'80% delle imprese rispondenti ritiene che nel prossimo quinquennio almeno una delle funzioni aziendali indicate sarà interessata dall'inserimento di una nuova figura professionale - dato che sale all'87% per gli specialisti e all'81% per gli E&D – e che solo il 10% non ne intravede alcuna esigenza (il restante 10% al momento non sa esprimere una previsione).

In particolare, nei cinque anni a venire, figure professionali quali operai e tecnici specializzati diverranno principalmente necessari nella funzione aziendale della programmazione di macchinari a controllo numerico (il 79,9% del totale delle professionalità richieste) e della manutenzione di robot industriali (il 71,2%), mentre ingegneri e progettisti saranno prevalentemente richiesti nell'area di sviluppo software e App (il 35,6%) e nei processi produttivi (il 34,1%). Le attività collegate all'area "prodotti e materiali" richiederanno, con maggiore evidenza, personale altamente qualificato in R&S (il 33,2%) ma anche ingegneri e progettisti (il 31,3%); al contempo, per perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientale, le imprese prevedono di avvalersi principalmente di consulenti (il 31,1%).

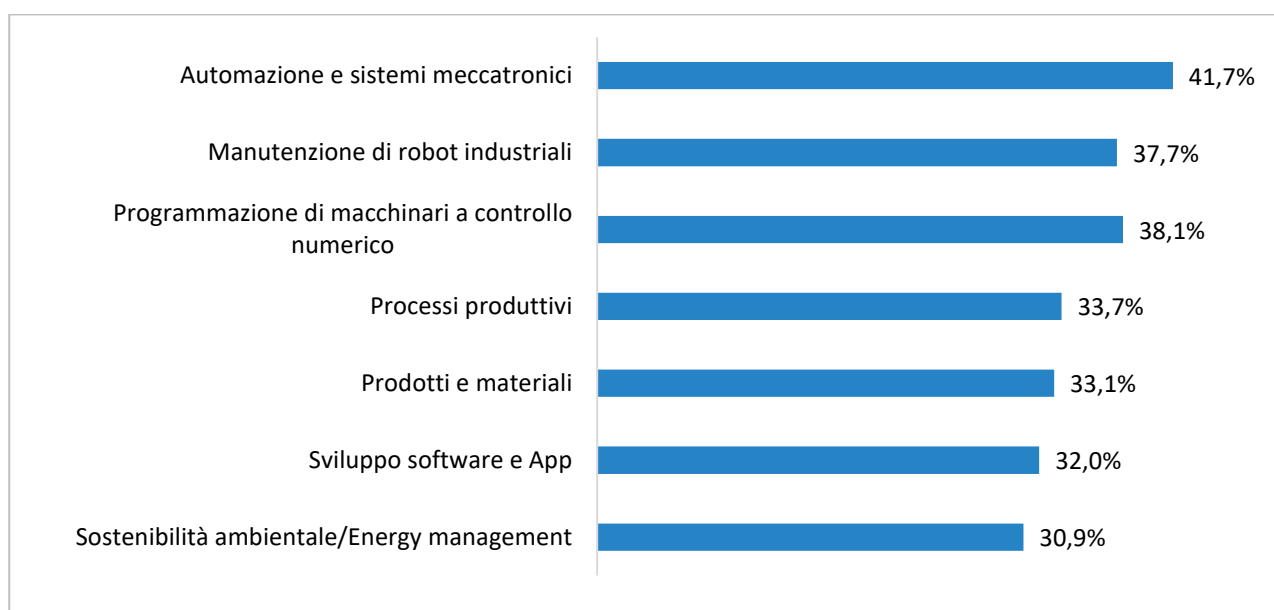
**Tabella 3.4 Figure professionali ricercate dalle imprese nei prossimi cinque anni per area aziendale**

	Operai/tecnici specializzati	Ingegneri/Progettisti	Personale altamente qualificato in R&S ricerca e sviluppo	Manager	Altre figure professionali (es. consulenti)
Programmazione di macchinari a controllo numerico	79,9%	8,5%	7,0%	0,0%	4,5%
Sviluppo software e App	21,5%	35,6%	22,5%	1,6%	18,8%
Processi produttivi	40,4%	34,1%	11,9%	7,4%	6,3%
Automazione e sistemi meccatronici	44,4%	28,4%	19,4%	2,2%	5,6%
Manutenzione di robot industriali	71,2%	13,0%	10,9%	0,0%	4,9%
Prodotti e materiali	22,1%	31,3%	33,2%	4,3%	9,1%
Sostenibilità ambientale/Energy management	16,5%	19,4%	16,5%	16,5%	31,1%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Rispetto alla disponibilità di queste figure professionali sul mercato del lavoro, l'area dell'automazione e dei sistemi meccatronici mostra la più grave problematicità, con il 42% dei rispondenti che prevede un grado medio/alto di difficoltà di reperimento, seguita da quelle di manutenzione di robot industriali e di programmazione dei macchinari a controllo numerico, entrambe al 38%. In generale, per tutte le aree di attività si palesano ostacoli nella ricerca dei profili, che interessano almeno il 30% delle imprese.

**Figura 3.19 Previsione del grado di difficoltà di reperimento delle figure professionali per area di attività (medio/elevato)**

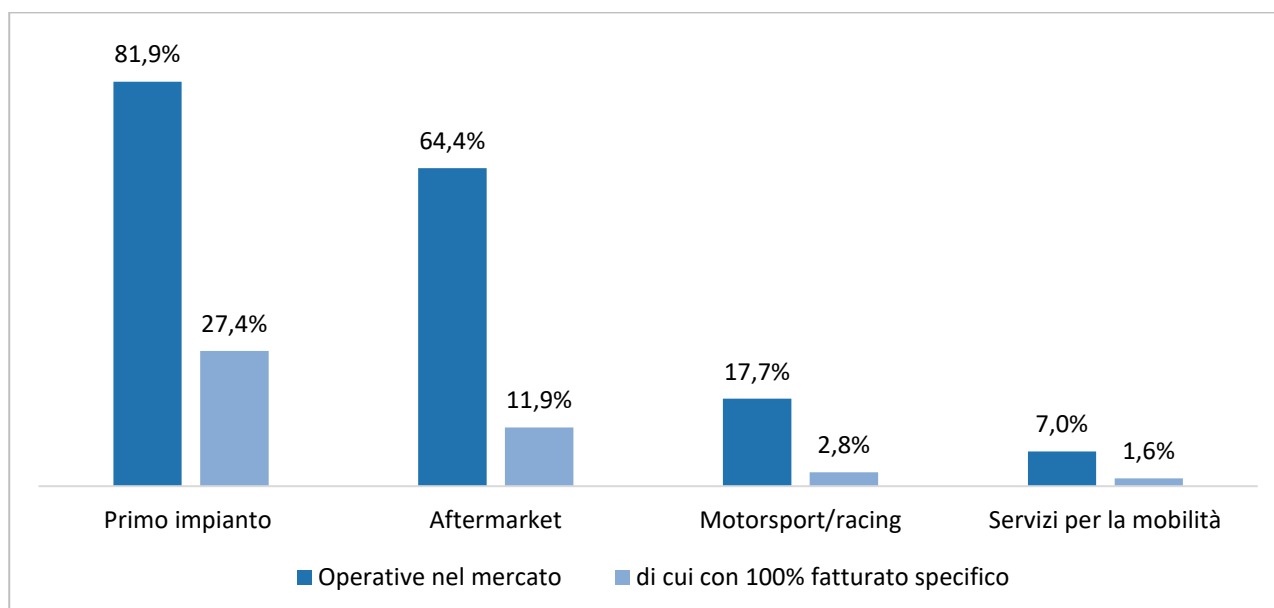


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

### 3.7 Il mercato aftermarket

La rilevazione statistica condotta dal Gruppo Componenti Anfia su base mensile, denominata “Barometro Aftermarket”, evidenzia che il mercato dei ricambi automotive ha registrato nel 2021 una variazione finale complessiva del fatturato pari al +22,4% rispetto al 2020, soprattutto grazie a una performance particolarmente positiva nel secondo trimestre dell’anno e un incremento assai rilevante che ha riguardato tutte e cinque le famiglie prodotto del settore, assai accentuato per componenti motore (+31,6) e quelli undercar (+26,1%), e comunque a doppia cifra anche per i componenti elettrici ed elettronici, i materiali di consumo e per i componenti di carrozzeria e abitacolo. Se il confronto viene effettuato con l’anno precedente la pandemia, la crescita si riduce al 4,8%.

Figura 3.20 Quota di imprese per tipologia di mercato



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Il peso importante del mercato aftermarket continua a trovare conferma nei risultati dell’Osservatorio, sia in termini di operatori coinvolti, pari al 64% delle imprese della componentistica, sia quanto alla quota di ricavi da esso derivanti, mediamente il 27% del totale<sup>38</sup>. In particolare, un quarto delle imprese indagate realizza dal mercato dei ricambi un fatturato specifico superiore al 50% e il 12% la totalità dei ricavi. A comprovare le risultanze di passate edizioni dell’Osservatorio, per le caratteristiche intrinseche all’attività, l’89% degli specialisti aftermarket deve a questo segmento almeno la metà del proprio fatturato; al contrario, tra gli E&D meno di un’impresa su tre può definirsi attiva nel mercato aftermarket.

In considerazione dell’identità propria che hanno assunto alcune specializzazioni all’interno del settore della produzione di parti e componenti automotive, con servizi connessi, come perimetrato dal presente Osservatorio, la componentistica viene presa in esame come fornitrice oltre che dei mercati del primo equipaggiamento e del ricambio, in via separata anche del settore del motorsport e del mercato dei servizi per la mobilità (sistemi telematici, infrastrutture di ricarica ad uso pubblico e

<sup>38</sup> In discontinuità con le precedenti rilevazioni, la domanda sulla ripartizione del fatturato derivante dalle vendite ha previsto tra le opzioni di risposta oltre al mercato di primo impianto e a quello del ricambio, anche il motorsport/racing e il mercato dei servizi per la mobilità. Ne consegue che i risultati ottenuti solo parzialmente possono essere oggetto di confronto con quanto rilevato in passato dall’Osservatorio.

privato). Se quest'ultimo risulta ancora marginale, sia per quanto riguarda la quota di imprese, pari al 7%, sia considerando che appena il 2% deve a questo mercato almeno la metà dei ricavi, nel mercato del motorsport/racing (relativo a componenti, sistemi e servizi destinati alle competizioni sportive, etc.) la platea si amplia, coinvolgendo il 18% degli operatori.

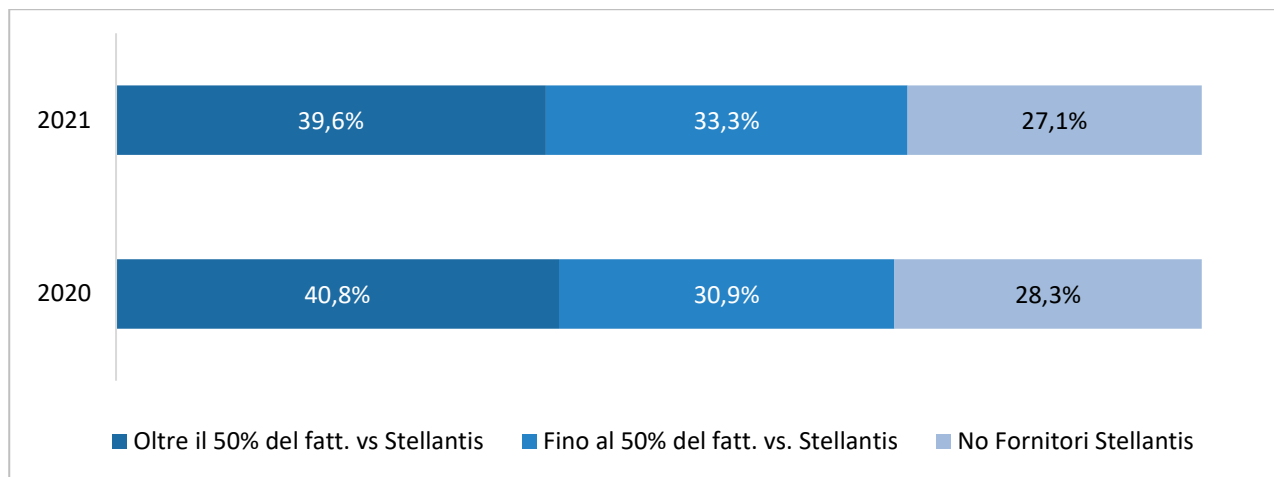
### 3.8 Relazioni della filiera con il gruppo Stellantis e gli altri principali clienti

Tra gli ambiti approfonditi dall'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana ha sempre trovato spazio il monitoraggio del grado di affrancamento della filiera da FCA (Fiat Chrysler Automobiles), con evidenze, nel tempo, di un processo sempre più marcato di riduzione della dipendenza da tale gruppo, ancorché con differenze territoriali importanti, e un crescente orientamento delle imprese della componentistica verso altre case automobilistiche.

A partire dalla presente edizione, con l'avvento del gruppo Stellantis, nato ufficialmente a gennaio 2021 dalla fusione paritetica di FCA e PSA, viene presa in considerazione la relazione della filiera con il nuovo colosso mondiale e, grazie al dato specifico rilevato<sup>39</sup> sul fatturato generato dalle vendite al gruppo PSA nell'anno precedente all'operazione, è possibile ricostruire in maniera fittizia un confronto temporale della misura del rapporto di fornitura in esame.

Nel 2021, il 72,9% delle imprese rispondenti è risultato avere Stellantis, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti, quota leggermente superiore a quella riscontrata per il 2020 (il 71,7%)<sup>40</sup>, ma è diminuita la percentuale degli operatori che hanno generato da vendite a Stellantis oltre il 50% del volume di affari, passata dal 40,8% del 2020 al 39,6% del 2021, specie per la riduzione della categoria di imprese con oltre i tre quarti dei ricavi derivanti da tale gruppo.

Figura 3.21 Ripartizione delle imprese per quota fatturato da vendite a gruppo Stellantis. Anni 2021 e 2020

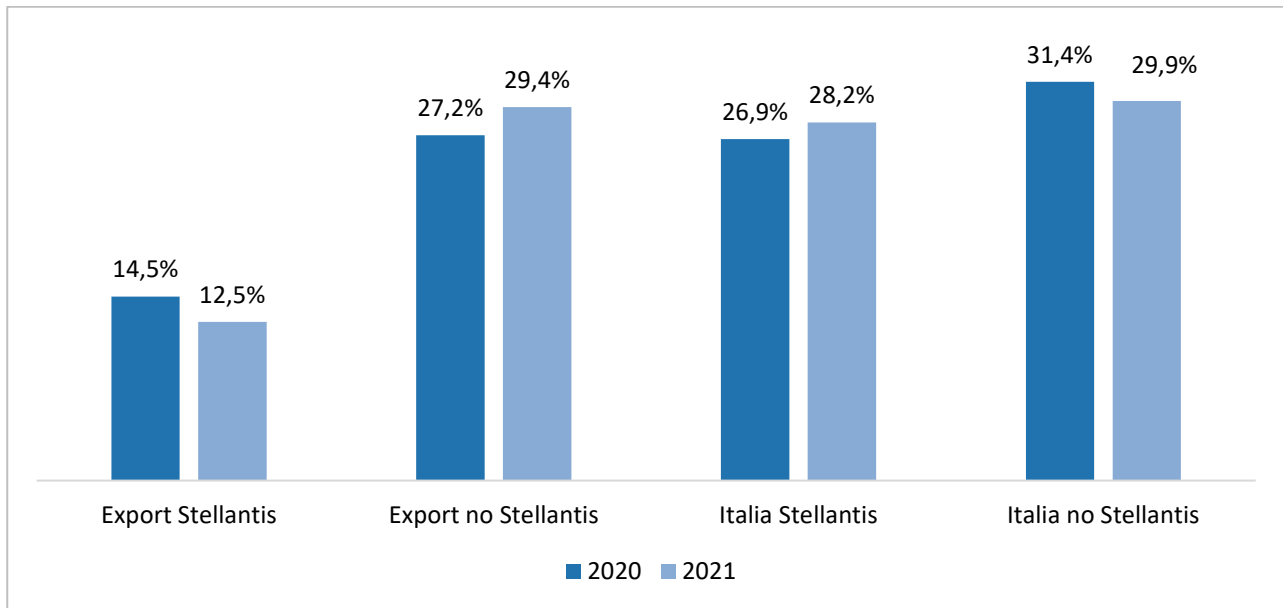


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>39</sup> Considerato che l'indagine annuale dell'Osservatorio fotografa la filiera nell'anno appena passato, nel 2021 era stata mantenuta nel questionario la domanda volta a valutare la misura del rapporto di fornitura, in forma diretta e indiretta, con FCA; con attenzione agli sviluppi che erano in atto, si era inoltre chiesto alle imprese di esprimersi sull'entità della quota di fatturato delle vendite verso PSA nel 2020, per stimare il peso complessivo ipotetico di Stellantis.

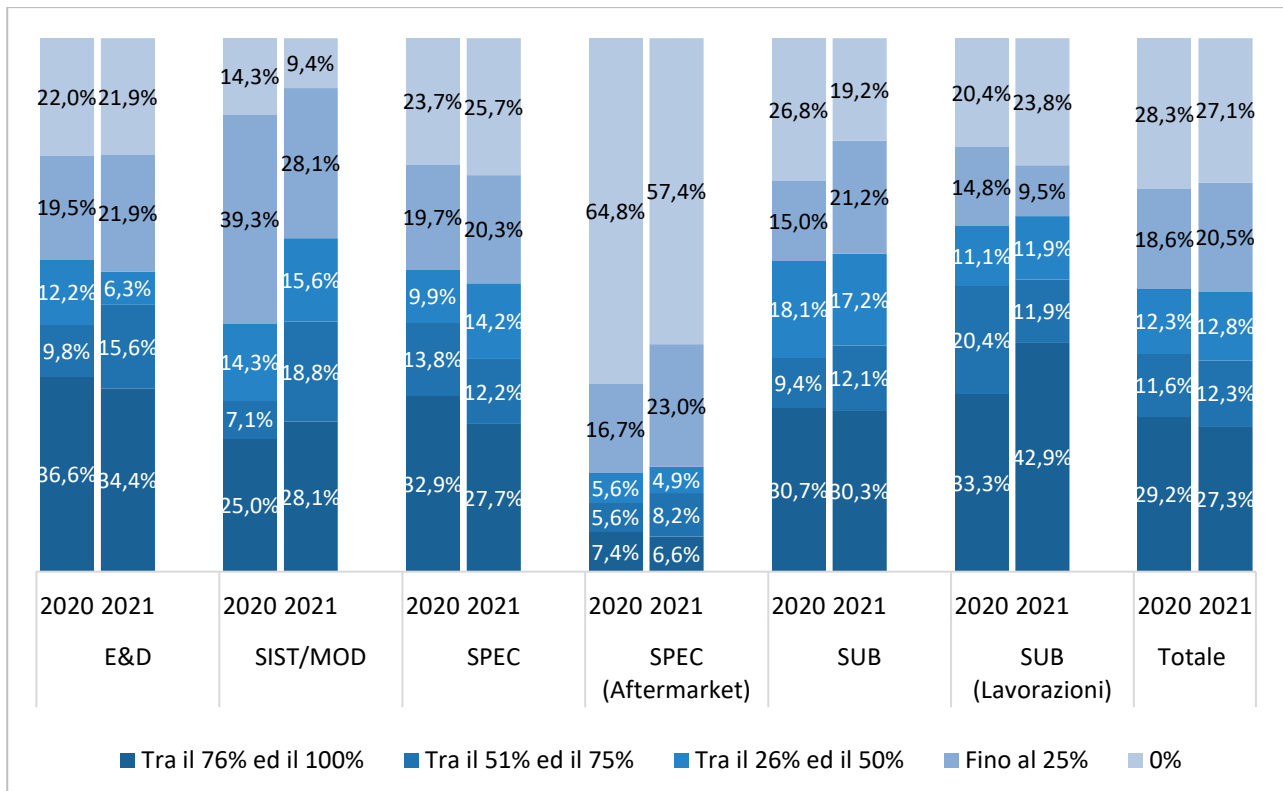
<sup>40</sup> Nel 2020 il gruppo FCA risultava nel portafoglio clienti del 69% delle imprese, il gruppo PSA in quello del 28%; il 43% di imprese aveva dichiarato di avere commesse con FCA, ma di non essere fornitore di PSA. Al contrario, i fornitori di PSA e non di Stellantis risultavano il 3%.

**Figura 3.22 Ripartizione del fatturato per cliente finale. Anni 2021 e 2020**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

**Figura 3.23 Ripartizione delle imprese per quota fatturato da vendite gruppo Stellantis per categorie di fornitori. Anni 2021 e 2020**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

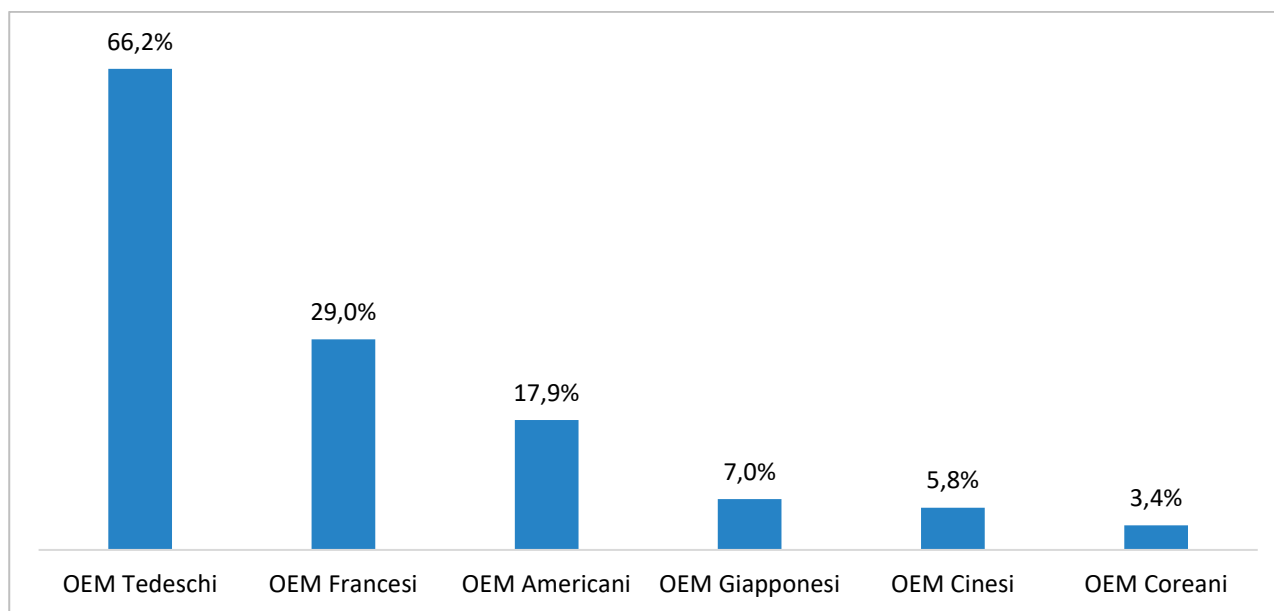
La diminuzione del peso di Stellantis nel fatturato della componentistica italiana non si è palesata trasversale a tutti i *cluster* della fornitura, ma rappresenta una sintesi di risultati in parte divergenti, convivendo situazioni eterogenee: guardando in specie la quota di imprese che generano da commesse di Stellantis almeno i tre quarti del volume di affari, nel 2021 essa scende soprattutto per gli specialisti, per gli E&D e leggermente per i subfornitori, mentre aumenta per sistemisti e modulist e subfornitori delle lavorazioni e rimane invariata per gli specialisti dell'aftermarket.

Va evidenziato che la quota di imprese con fatturato prodotto in misura maggioritaria da commesse verso Stellantis risulta irrisoria per gli specialisti aftermarket, di rilievo per i subfornitori delle lavorazioni e comunque superiore alla media campionaria per E&D e modulist e sistemisti.

Complessivamente si riduce leggermente la quota di fatturato generato da vendite a Stellantis (il 40,7%), considerando a confronto la totalità delle vendite a FCA e PSA nel 2020 (il 41,7%). Il lieve calo di peso del nuovo gruppo industriale è da imputare alle transazioni all'estero, mentre cresce l'importanza di Stellantis nelle vendite nel mercato domestico.

In modo complementare, tra le imprese rispondenti risulta pari al 59,3% l'incidenza del fatturato proveniente da vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori diversi dal gruppo Stellantis, con il ruolo principale ricoperto dagli OEM tedeschi, da cui derivano commesse per il 66% dei fornitori, cui seguono gli OEM francesi (escluso Stellantis) e quelli americani. Di minor rilevanza, ma nell'insieme considerevole, il rapporto con le case costruttrici asiatiche, con il primato di quelle giapponesi e cinesi.

**Figura 3.24 Imprese della componentistica automotive per principali clienti diversi da Stellantis per fatturato automotive o volume prodotti**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

In ragione dell'importante cambiamento intervenuto nel 2021 nel sistema internazionale dell'automotive, le imprese della filiera sono state interrogate in merito all'impatto derivante per il proprio business dall'avvento del gruppo Stellantis.

Se nel recente passato, in chiave prospettica, dall'operazione che avrebbe portato alla costituzione del nuovo colosso industriale, il 72% intravedeva un'opportunità a fronte del 28% che percepiva di poterne derivare un rischio per la propria attività, nell'anno successivo è aumentata la quota di imprese

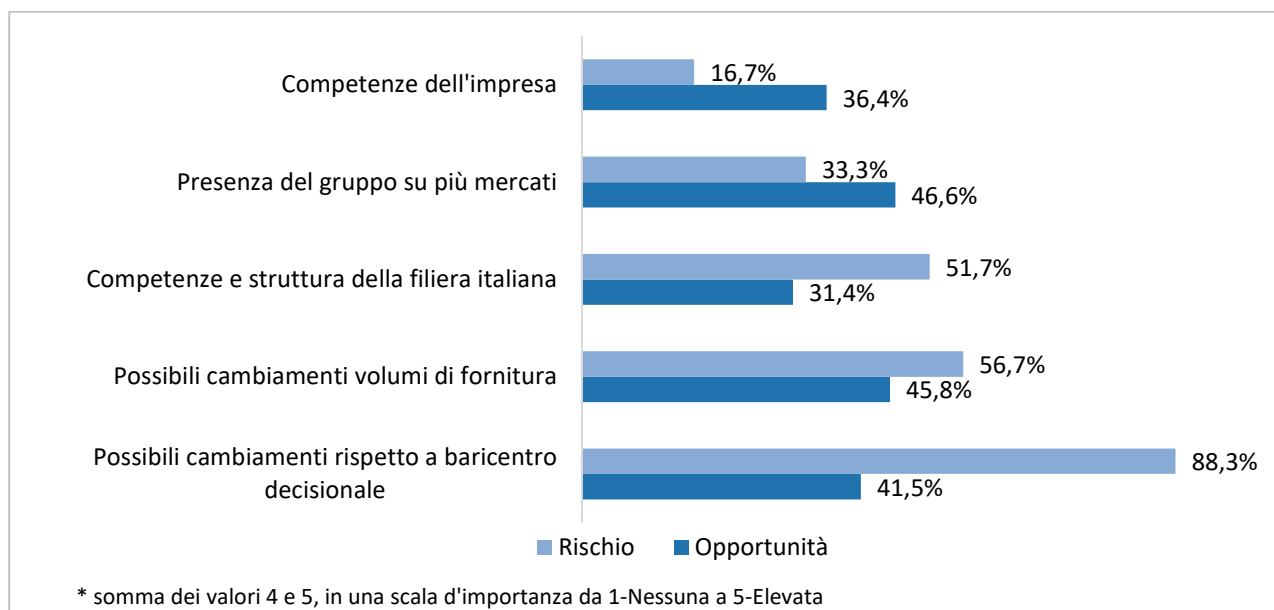
che ha individuato nell'avvenuta fusione una fonte di problematiche (il 34%). In parallelo, si mantiene alto, per il secondo anno consecutivo, il numero di imprese indagate che ha dichiarato di non saper esprimere un giudizio (il 58% delle imprese del campione, specie distribuite tra specialisti aftermarket e subfornitori, in particolare quelli delle lavorazioni), segno tangibile del perdurare dell'incertezza di un'operazione con sinergie in corso di sviluppo.

Dall'analisi delle diverse categorie di fornitori si riscontra che le imprese che si esprimono in termini positivi, valutando allo stato attuale come opportunità l'avvenuta nascita di Stellantis (in media il 66%), sono più presenti tra gli E&D e i subfornitori (rispettivamente il 79% e il 77%), mentre i subfornitori delle lavorazioni rappresentano l'unico segmento con giudizi prevalentemente negativi; va tuttavia sottolineato che, a differenza del passato, quando la fusione FCA-PSA rappresentava potenzialmente più un rischio che un'opportunità, per sistemisti e modulatori si è assistito all'inversione della valutazione espressa.

L'esame dei fattori che influenzano maggiormente le aspettative<sup>41</sup> degli operatori della filiera rispetto al nuovo soggetto industriale, conferma, in gran parte, i risultati della precedente rilevazione: preoccupano le imprese in particolare, e in misura più acuta rispetto all'anno precedente, i mutamenti del baricentro decisionale; a seguire, i cambiamenti nei volumi di fornitura e le competenze e la struttura della filiera italiana.

La presenza del gruppo su più mercati, nonché la specificità delle competenze dell'impresa, sono valutati invece più in chiave di opportunità che di problematica.

**Figura 3.25 Fattori che influenzano maggiormente\* le aspettative, positive e negative, degli operatori della filiera rispetto al nuovo soggetto industriale Stellantis**

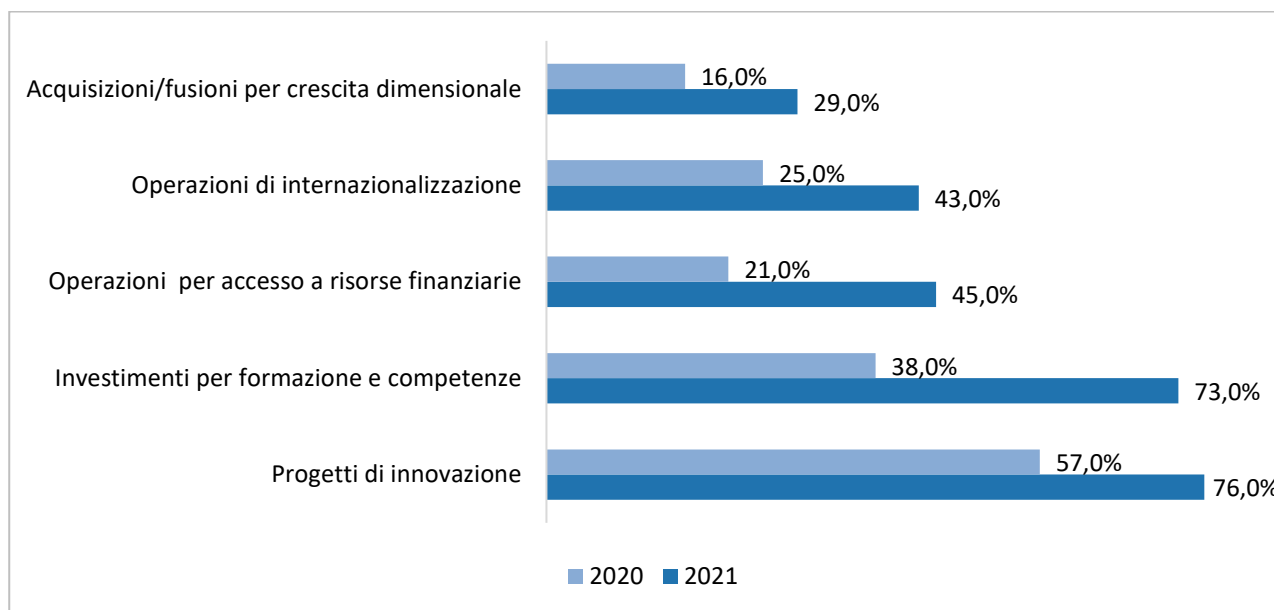


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>41</sup> La domanda è stata formulata chiedendo alle imprese di attribuire ad ogni fattore di potenziale opportunità o rischio, rispetto all'avvento di Stellantis, un grado di importanza su una scala da 1 a 5 (1=poca importanza e 5=molta importanza).



**Figura 3.26 Imprese per tipologia di azioni intraprese o programmate in considerazione della nascita di Stellantis. Confronto anni 2021 e 2020**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La nascita di Stellantis è stata da impulso ad alcune azioni intraprese o programmate dalle imprese per affrontare il nuovo scenario, con una spinta più forte rispetto a quanto riscontrato nella precedente rilevazione quando la fusione era in divenire, considerato che hanno coinvolto il 46% delle realtà aziendali<sup>42</sup>. Si è trattato principalmente di pianificare investimenti o avviare progetti di innovazione (il 76% delle imprese proattive) e di effettuare o prevedere investimenti per la formazione e l'aggiornamento delle competenze (il 73%), che si è dimostrata come l'esigenza che è cresciuta di più nell'ultimo anno, congiuntamente al ricorso a operazioni e/o progetti per l'accesso a risorse finanziarie. Se mantengono rilievo i progetti di internazionalizzazione, di minore importanza risultano invece, pur in significativo incremento rispetto a quanto previsto nell'anno precedente, le azioni finalizzate alla crescita dimensionale attraverso operazioni di acquisizione e/o fusione di altre imprese.

### 3.9 Internazionalizzazione

La forte flessione dell'export italiano della componentistica, che ha interessato tutto il 2020 ma che ha origini precedenti all'inizio del periodo pandemico e di natura non solo strettamente sanitaria, ha lasciato il passo a un 2021 di forte ripresa degli scambi internazionali. Tuttavia, le vicende economico-politiche che stanno riguardando il 2022, quali il rincaro dei prezzi delle materie prime e dei costi della logistica, il prolungarsi della crisi dei semiconduttori e il conflitto Russia/Ucraina, non fanno pensare che possa considerarsi un vero e proprio cambio di direzione.

I risultati dell'Osservatorio mostrano che il 78,3% delle imprese intervistate vende i propri prodotti sui mercati esteri, dato che non solo aumenta rispetto al 2020 (il 71,5%) ma risulta il migliore dell'ultimo quinquennio. Nello stesso periodo, è in costante aumento la percentuale di fatturato derivante dall'export, che nel 2021 si attesta in media al 41,8% a fronte del 37,8% del 2017, ad indicazione di

<sup>42</sup> Nel 2020 avevano riguardato il 32% delle imprese.

come, spesso, l'opportunità di ricercare mercati al di fuori dell'ambito nazionale rappresenti una risposta a una modesta dinamicità del mercato interno. L'ultimo dato di questa panoramica si riferisce alla variazione media registrata dal fatturato automotive estero rispetto all'anno precedente: complice la forte diminuzione registrata nell'anno dell'inizio della pandemia, il 2021 si caratterizza per un incremento dell'11,8%. In ogni caso, pur escludendo il risultato negativo del 2020 (-3,9%) e quello modesto dell'anno precedente (+2,3%), esso rimane il migliore in assoluto nel lustro considerato.

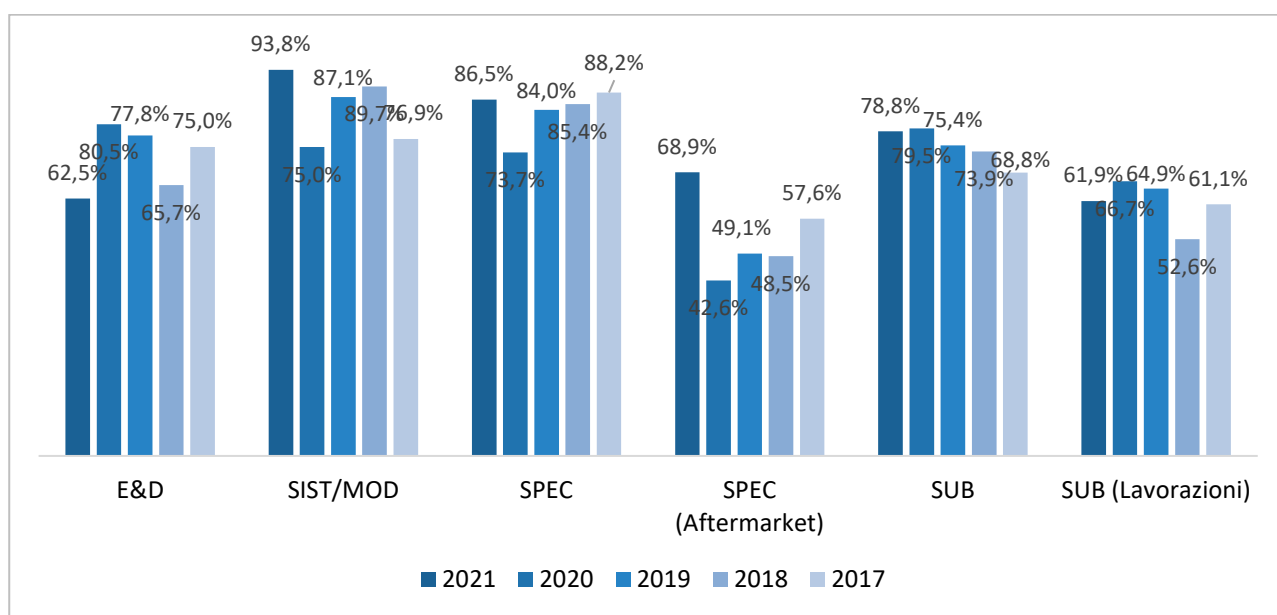
**Tabella 3.5 Andamento di alcuni indicatori dell'export. Anni 2017-2021**

	% imprese esportatrici	% fatturato automotive riconducibile all'export	Variazione media del fatturato automotive estero (n/n-1)
2017	74,4%	37,8%	+8,5%
2018	73,1%	39,9%	+9,4%
2019	74,9%	40,9%	+2,3%
2020	71,5%	41,3%	-3,9%
2021	78,3%	41,8%	+11,8%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Guardando a come si contraddistinguono le categorie di fornitori in relazione all'export, si può osservare come siano i sistemisti e modelisti i più *export-oriented*, con il 94% delle imprese, in crescita sugli anni precedenti, seguiti dagli specialisti che, con l'86%, ritornano ai livelli del periodo pre-covid19 e dai subfornitori, con il 79%, unico cluster che ha manifestato un aumento consolidato delle quote nel quinquennio. Si assiste, infine, ad un'inversione di tendenza, da una parte nel caso degli E&D, con il 63% della categoria che esporta, in netta diminuzione sul biennio precedente, dall'altra per gli specialisti aftermarket che si presentano più aperti ai mercati internazionali rispetto al passato.

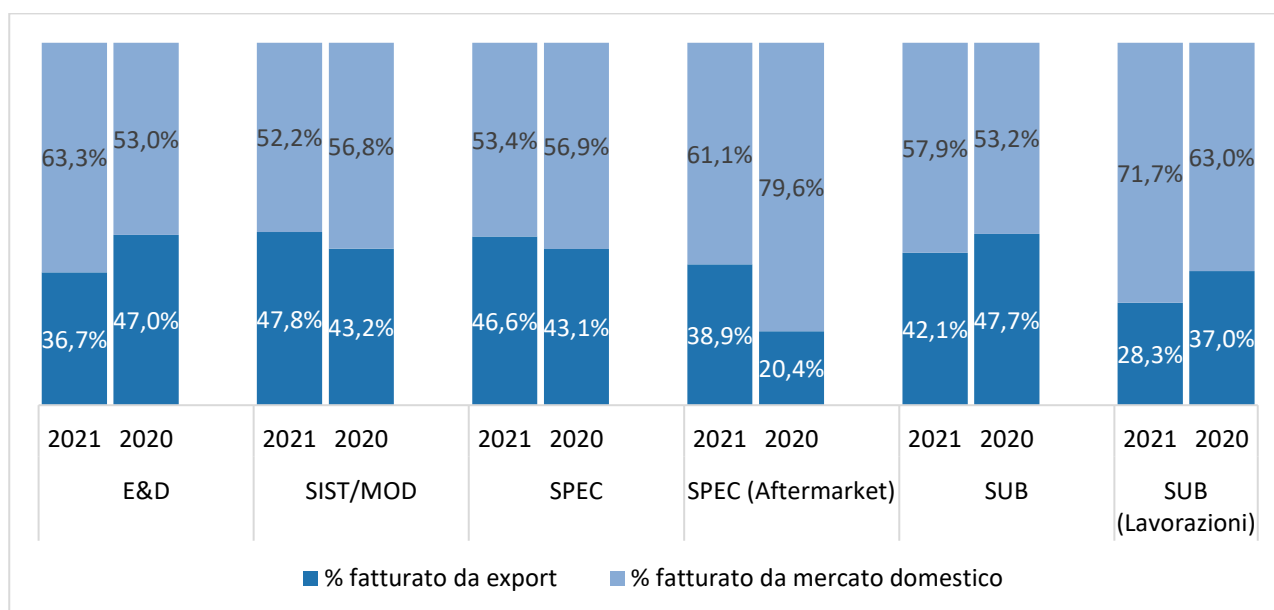
**Figura 3.27 Quota imprese esportatrici per categoria di fornitori. Anni 2017-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Al pari di quanto affermato per la percentuale di esportatori, anche nell'analisi della quota di fatturato riconducibile ai mercati internazionali risultano essere sopra la media complessiva i sistemisti e modulistri con il 47,8% e gli specialisti con il 46,6% - per i quali il peso risulta in aumento rispetto al 2020 - seguiti dai subfornitori con il 42,1%, seppur in diminuzione. Anche gli E&D e i subfornitori delle lavorazioni presentano quote in calo sull'anno precedente, mentre è nettamente in salita quella degli specialisti dell'aftermarket.

**Figura 3.28 Quota fatturato riconducibile all'export per categorie di fornitori (valori %)**



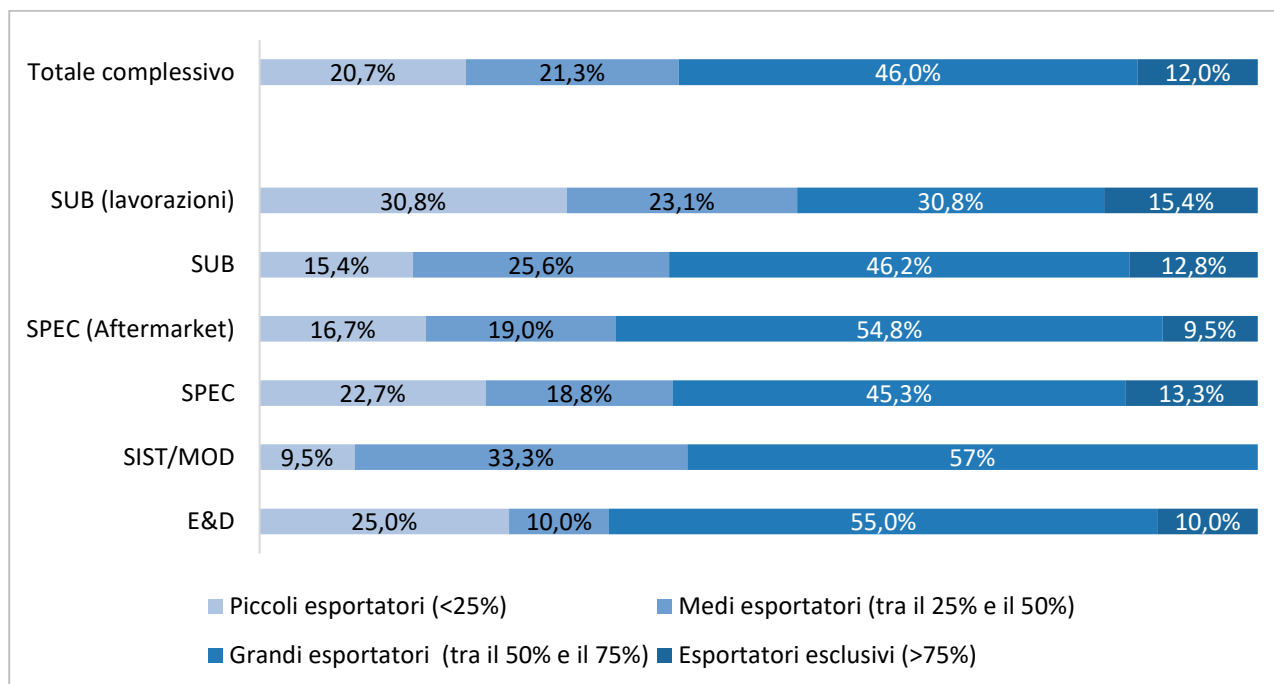
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

L'indicazione del peso del fatturato automotive proveniente da vendite all'estero permette, altresì, di classificare le imprese in esportatori piccoli, medi, grandi ed esclusivi<sup>43</sup>. Rispetto all'edizione scorsa non si rilevano, in generale, grandi differenze: restano pressoché invariate le quote relative agli esportatori con quote di vendite all'estero superiori al 50% e diminuiscono, percentualmente, i piccoli a favore della dimensione media. Gli E&D e gli specialisti dell'aftermarket si caratterizzano per avere elevate quote di grandi esportatori (entrambe il 55% e in crescita rispetto a quanto emerso nella scorsa rilevazione), così come accade per i sistemisti e modulistri (il 57%). Al contempo, i subfornitori delle lavorazioni rappresentano il segmento con la presenza più elevata di piccoli esportatori.

<sup>43</sup> 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%

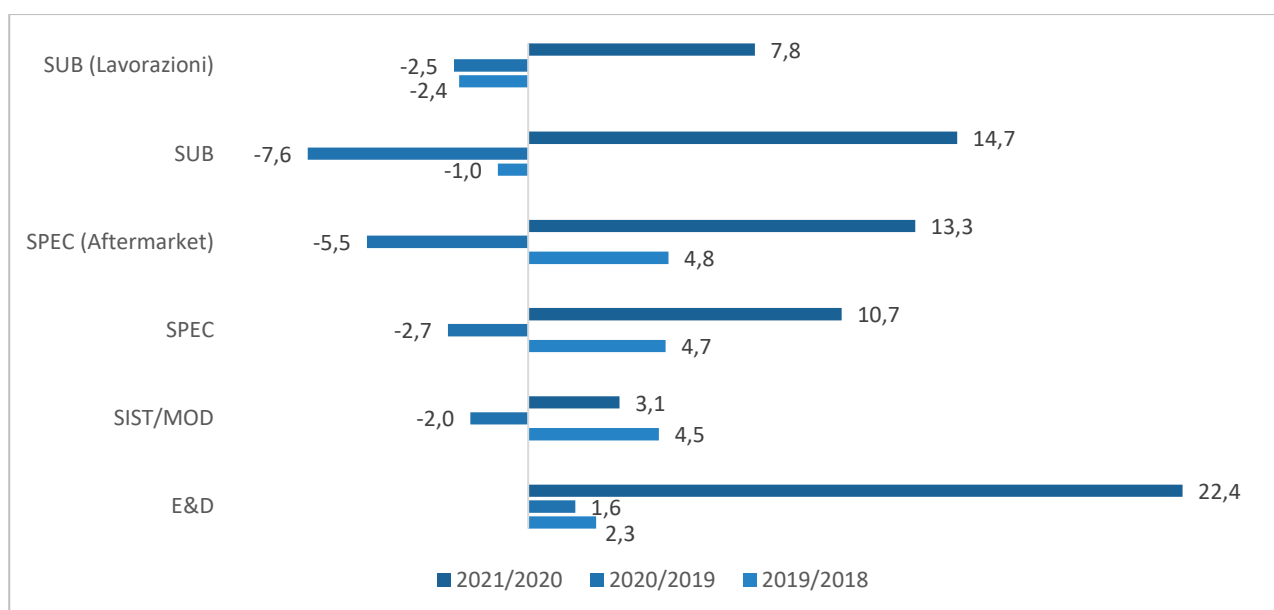
**Figura 3.29** Grado di intensità dell'export per categorie di fornitori



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Inoltre, se nel 2020 solo gli E&D avevano rilevato un incremento del fatturato proveniente dall'export laddove tutte le altre categorie subivano cali più o meno importanti, il 2021, oltre a manifestare un eccezionale risultato del cluster sopra citato (+22,4%), si connotano con segni positivi per ognuna di esse. In particolare, spicca la buona performance dei subfornitori, per i quali, al peggior andamento dell'anno scorso, in cui denunciavano una diminuzione del fatturato attribuibile alle vendite internazionali del -7,6%, si contrappone un +14,7% e quella degli specialisti dell'aftermarket.

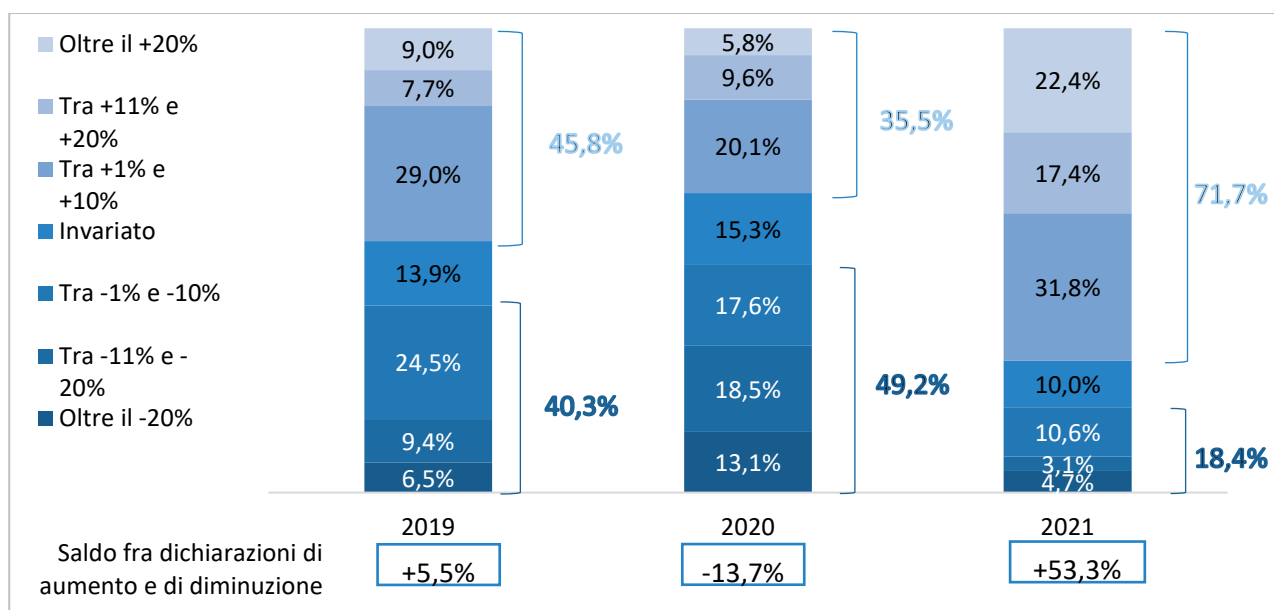
**Figura 3.30** Variazione media del fatturato derivante dalle esportazioni per categorie di fornitori (valori %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Andando nel dettaglio delle variazioni, risulta che ben il 71,7% delle imprese esportatrici ha dichiarato una espansione del fatturato estero, e solo il 18,4% ne ha segnalato una diminuzione, restituendo un saldo fra i due valori pari al +53,3%, a fronte del -13,7% del 2020 e del +5,5% del 2019. Osservando ancora più nello specifico, escludendo l'anno 2020 nel quale molte imprese avevano avuto evidenti difficoltà sui mercati esteri, il confronto con il 2019 mostra come siano tendenzialmente cresciute tutte le fasce di variazione in aumento, in particolare quella oltre il 20% (passata dal 9,0% al 22,4%), mentre è dimezzata la quota di imprese che ha ricavi da vendite oltre confine in riduzione fra -11% e -20% e oltre il -20%.

**Figura 3.31 Dichiarazioni sull'andamento del fatturato estero. Anni 2019-2021**



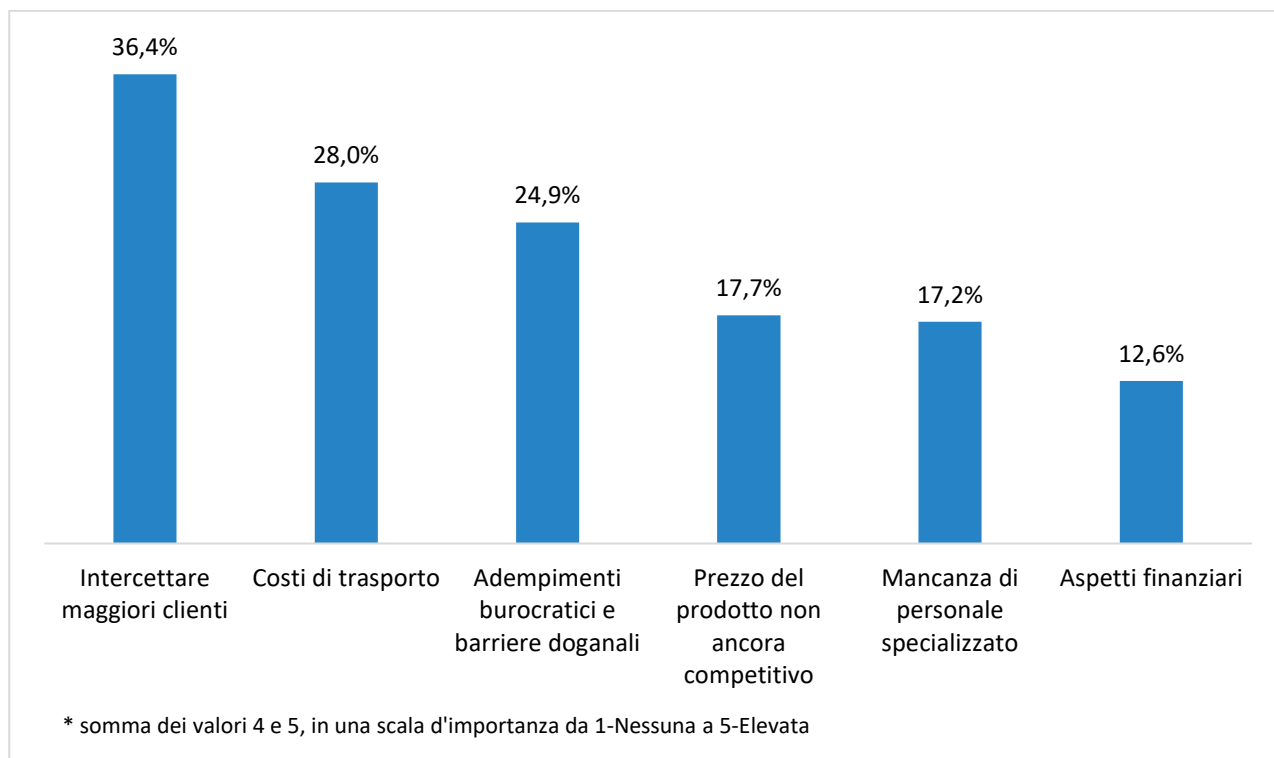
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

In prospettiva futura<sup>44</sup>, la Germania e la Francia si confermano come i primi due Paesi esteri verso i quali le imprese intervistate intendono concentrare sia i propri sforzi commerciali (con rispettivamente il 35% e il 16% delle citazioni) sia i propri investimenti produttivi (il 28% e il 12%). L'EMEA rimane, pertanto, l'area economico-commerciale privilegiata di destinazione delle future esportazioni, con preferenze che la richiamano nell'82% dei casi, così come degli interessi produttivi delle aziende, nel 77%. Uno sguardo alle altre aree delinea un orientamento alla zona NAFTA in modo non dissimile per entrambe le strategie di internazionalizzazione (circa il 10% delle citazioni) e un interesse più marcato verso i Paesi APAC in termini di investimenti industriali.

Un'ultima analisi mira a comprendere quali siano gli ostacoli, di tipo aziendale, economico o finanziario che giocano da freno nelle strategie di internazionalizzazione commerciale delle imprese: si evince che la principale problematica risiede nella difficoltà di raggiungere e intercettare più clienti esteri (il 36,4% delle risposte), seguita dalla rilevanza dei costi di trasporto che erode i margini di guadagno (28,0%) e dalla complessità degli adempimenti connessi alla burocrazia e alle barriere doganali (24,9%).

<sup>44</sup> Le previsioni sugli sforzi commerciali e sugli investimenti produttivi nei paesi esteri sono formulate con proiezione dal secondo semestre del 2022 a seguire.

**Figura 3.32 Principali ostacoli all'export\***



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

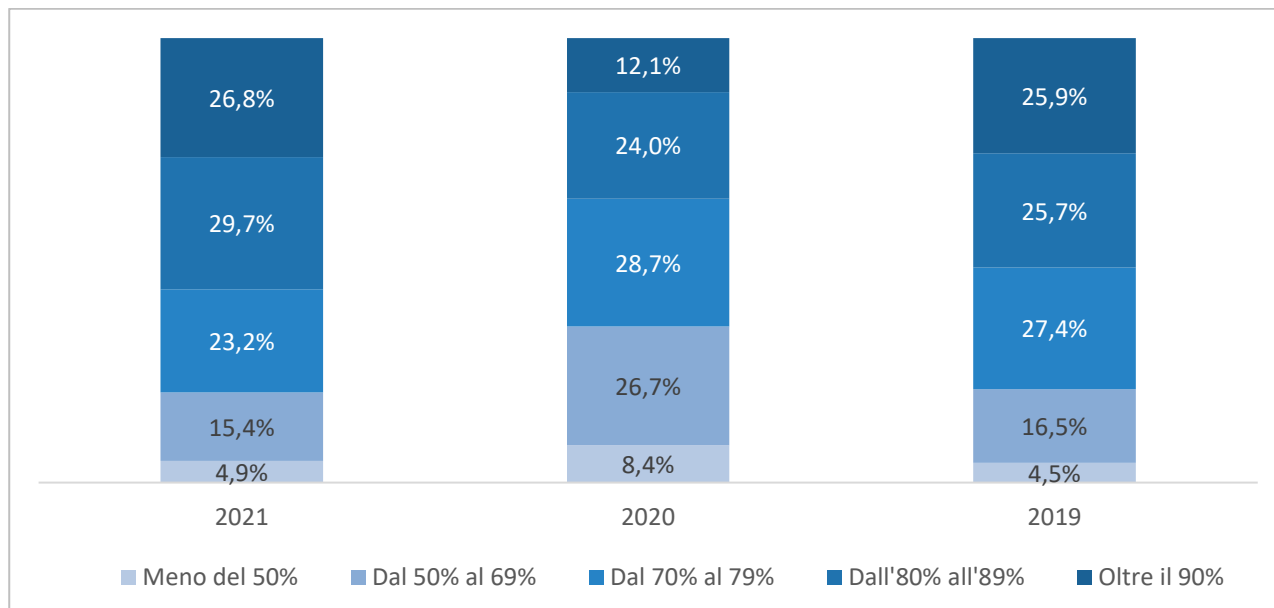
### **3.10 La saturazione della capacità produttiva**

A seguito dell'andamento discontinuo della domanda sul mercato, a cui si sono sommati, di recente, i problemi di approvvigionamento delle materie prime, a contraddistinguere, ben prima del periodo pandemico, le aziende del settore automotive vi è anche il non ottimale livello di utilizzo degli impianti produttivi.

La saturazione media della capacità produttiva delle imprese rispondenti, dopo il crollo registrato nel 2020, in cui si è raggiunta quota 69,5%, torna a salire nel 2021, attestandosi al 76,6%; si riporta ai valori di due anni fa senza, tuttavia, recuperare i livelli segnalati nel 2017 (81,3%).

Anche l'analisi della distribuzione per classe di saturazione mostra un ritorno ai valori del 2019, rispetto al quale aumenta, seppur di poco, la quota delle imprese con grado di utilizzo degli impianti superiore al 90%, che, viceversa, nel 2020 era calata sensibilmente, mentre più significativa è la crescita di quella con fascia fra l'80 e 89%. Sempre a confronto con il 2019, sono meno numerose le imprese con percentuali di saturazione compresa fra il 70 e il 79% (mentre nel 2020 rappresentava la fascia che interessava la prevalenza delle rispondenti). Si stabilizza al 4,9%, infine, la porzione di chi dichiara di aver avuto un esubero della capacità produttiva superiore al 50%.

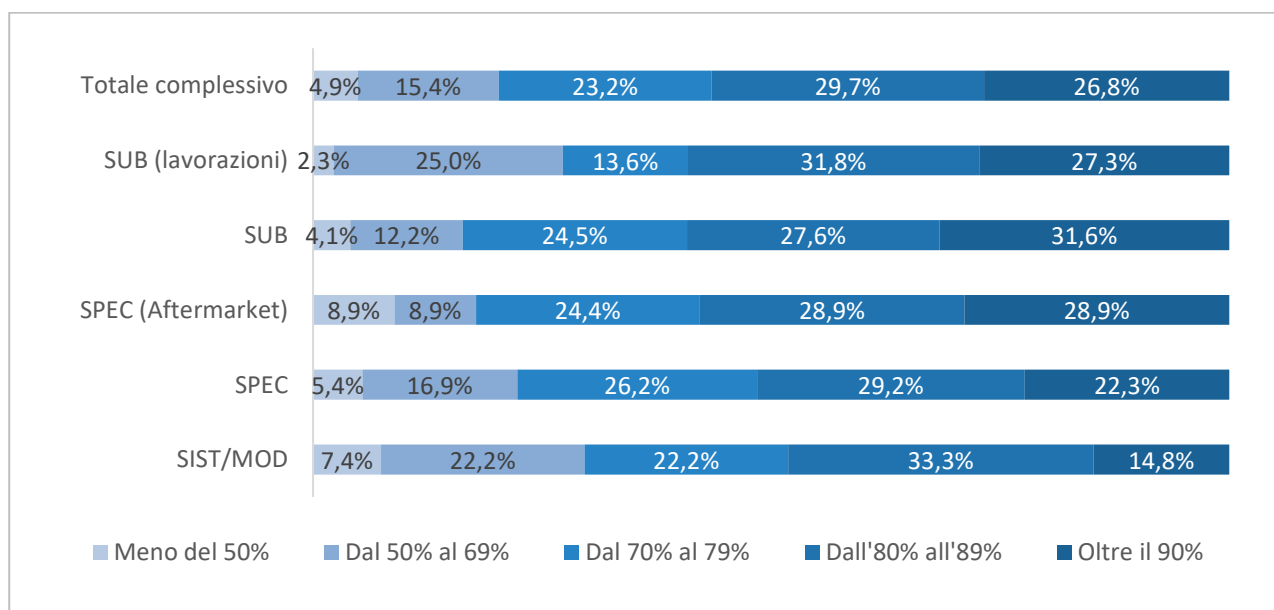
**Figura 3.33 Distribuzione delle imprese per classe di saturazione della capacità produttiva. Anni 2021, 2020 e 2019**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Sono le imprese posizionate nei livelli più bassi della catena di fornitura a mostrare quote di saturazione della capacità produttiva più elevate: quasi sei subfornitori su dieci, compresi quelli delle lavorazioni, segnalano un impiego degli impianti superiore all'80%. Per i sistemisti e modulistri la fascia più popolata è quella con saturazione fra l'80 e l'89%, ma meno rosea è la situazione se si esamina il dato relativo alla classe con meno del 50% di copertura della possibilità produttiva che è pari al 7,4% (a differenza dei due precedenti anni in cui era nulla). Altresì gli specialisti dell'aftermarket presentano una buona performance, migliorata anche rispetto al passato con imprese con fascia di utilizzo degli impianti superiore all'80% che si attesta al 57,6%.

**Figura 3.34 Distribuzione delle imprese per classe di saturazione della capacità produttiva e categoria di fornitori**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

### 3.11 Innovazione e collaborazioni fra le imprese

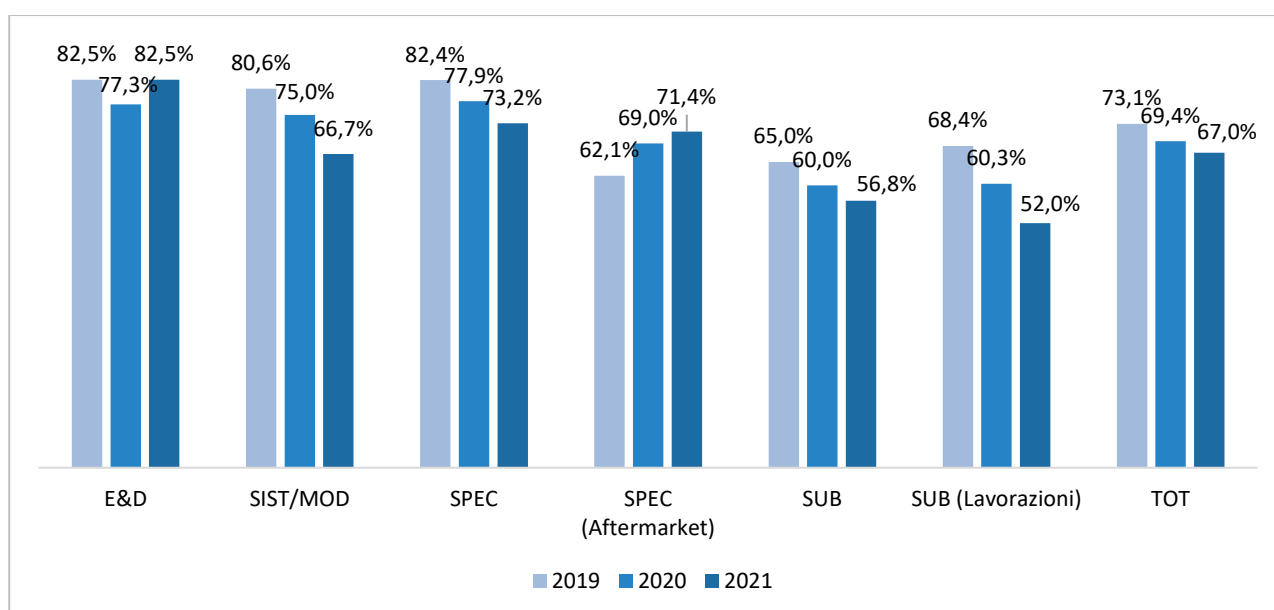
Le nuove tendenze tecnologiche e le prospettive di sviluppo della filiera impongono l'attivazione di strategie di innovazione diffuse per perseguire quei livelli di competitività tali da favorire un adeguato funzionamento del sistema della componentistica.

Tuttavia, a causa dell'impatto che ha avuto l'emergenza sanitaria, e la correlata crisi economica, sulle attività di ricerca e sviluppo, tale evoluzione non sta avvenendo in maniera lineare.

Di ciò si trova evidenza nei risultati dell'indagine che descrivono una filiera che, nell'ultimo anno, vede in calo le imprese che investono in R&S, così come la relativa quota di addetti, ma che mostra, al contempo, una maggiore proiezione verso l'innovazione di prodotto e una più forte apertura a forme di collaborazione finalizzate al raggiungimento di tali obiettivi. Parallelamente cresce anche la percentuale delle imprese che dichiara di avere già introdotto una qualche innovazione riconducibile all'Industria 4.0.

Le imprese che hanno investito nell'anno 2021 in R&S risultano essere il 67,0%, in progressiva diminuzione nel triennio; il calo ha interessato quasi tutte le categorie di fornitura, a eccezione degli E&D, che tornano ai livelli del 2019, e degli specialisti dell'aftermarket che presentano un trend in salita.

Figura 3.35 Imprese che hanno investito in R&S per categoria di fornitura

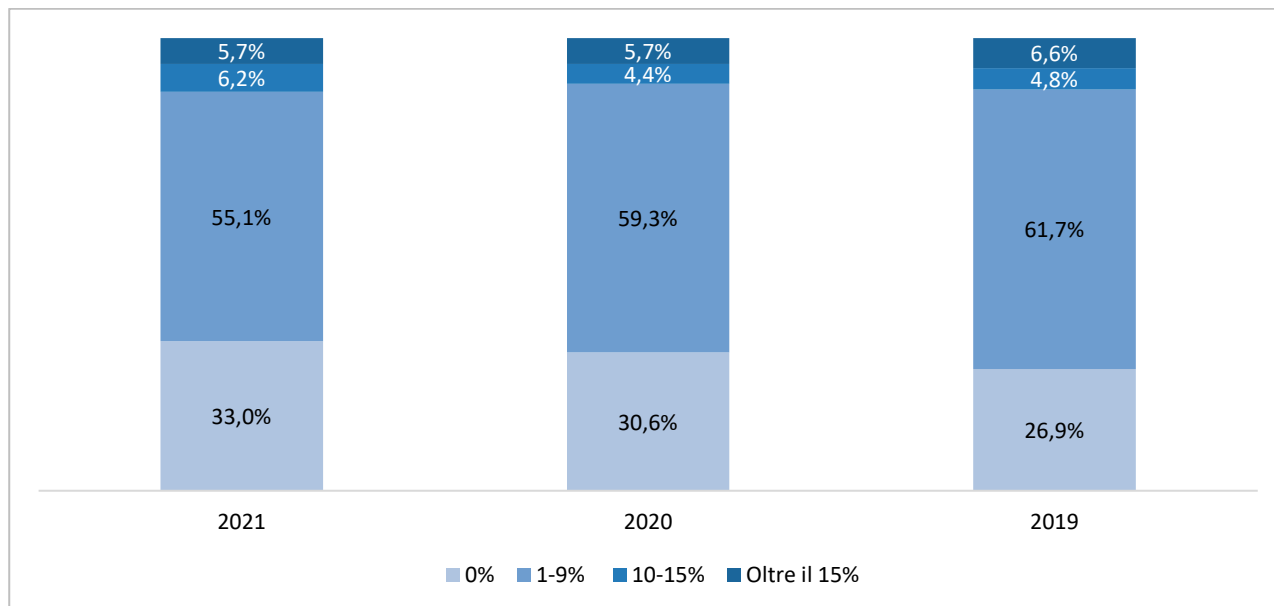


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nonostante la percentuale degli operatori che investe in ricerca e sviluppo sia diminuita, se si considerano le realtà che destinano le quote più elevate del proprio giro d'affari ad attività di innovazione, si evidenzia che il 6,2% delle rispondenti indirizza a R&S fra il 10-15% del fatturato (più alto dei due anni precedenti), a cui si aggiunge il 5,7% che ne converge oltre il 15%.



**Figura 3.36 Percentuale di fatturato investito in Ricerca e Sviluppo. Anni 2019-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Oltre agli investimenti in R&S, completano questa prima panoramica sull'innovazione, il dato relativo alla quota di personale che le imprese destinano a tali attività e quello concernente il deposito dei brevetti. Come già specificato nel paragrafo dedicato al capitale umano, la percentuale di imprese con forza lavoro in R&S è diminuita, passando dal 70% del 2020 all'attuale 66%, mentre è aumentata quella che ha registrato brevetti nell'ultimo triennio, che ha raggiunto il 19% dei rispondenti a fronte del 17% della scorsa rilevazione e del 15% della precedente.

Nel triennio 2019-2021, cresce lievemente la percentuale di imprese che dichiara di aver introdotto sul mercato almeno un prodotto nuovo o un'innovazione di processo<sup>45</sup>, che passa dal 78% al 79%, con quote ben più alte per gli specialisti (l'86%) e i sistemisti e modulist (l'84%), ma meno importanti per i subfornitori (il 72%).

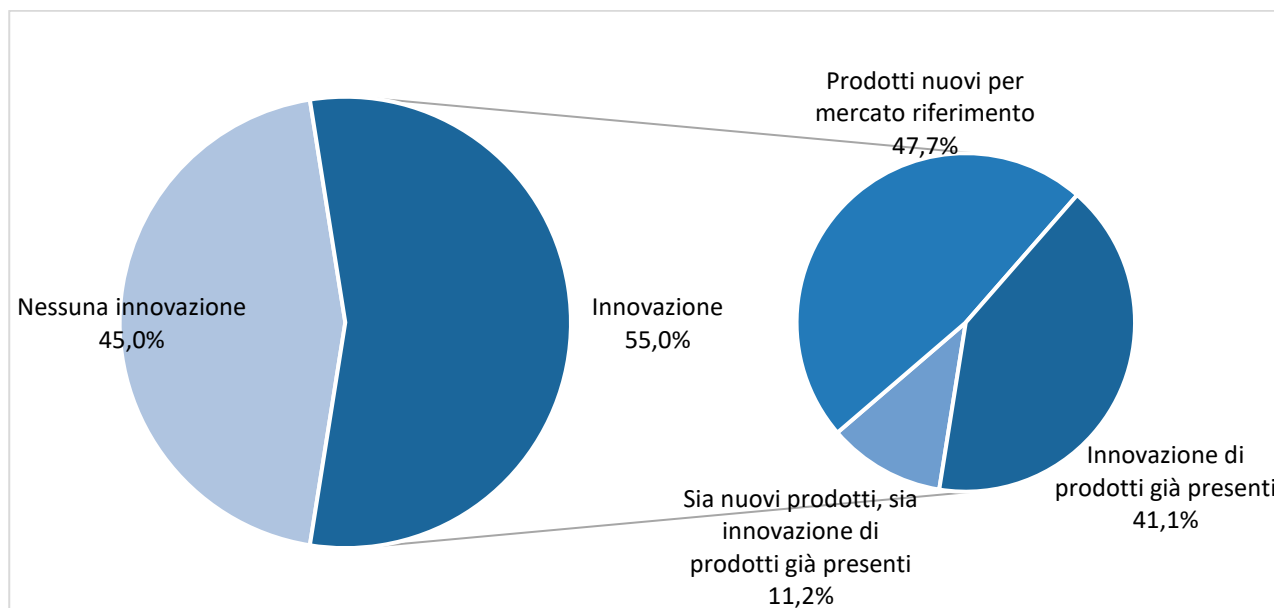
In particolare, ad aumentare sono le imprese che hanno introdotto sul mercato prodotti nuovi: con riferimento al triennio 2019-2021 sono state il 55% delle rispondenti, a fronte del 40% della precedente rilevazione, con un ritorno ai valori dichiarati in relazione al periodo 2015-2017 (il 56%). La maggiore propensione all'innovazione di prodotto ha riguardato trasversalmente tutti i cluster, anche se è stata più marcata, come prevedibile in relazione all'attività svolta, per i sistemisti e modulist (il 75% della categoria), gli specialisti "puri" e gli E&D (rispettivamente il 64,4% e il 62,2%) ma anche per gli specialisti dell'aftermarket (il 62,7%).

Del gruppo che ha introdotto prodotti, il 48% delle imprese li ha realizzati nuovi per il mercato di riferimento, il 41% ha innovato quelli già presenti, a cui si aggiunge l'11% che ha effettuato entrambe le casistiche.

<sup>45</sup> Nell'intero paragrafo la citazione "prodotti/processi nuovi" comprende, implicitamente, anche quelli 'significativamente migliorati'. Nello specifico:

- per "innovazione di prodotto" si intende 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, etc.;
- 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 3.37 Quota di imprese con innovazioni di prodotto nel triennio 2019-2021 e tipologia di intervento**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

L'innovazione di processo, fisiologicamente più diffusa, ha riguardato il 70% delle imprese che ha risposto di averne introdotta almeno una nel triennio 2019-2021 e di queste, per circa la metà si è concretizzata in una novità per il mercato di riferimento; tuttavia, l'incidenza è in calo se confrontata a quanto rilevato in passato: era il 72% con riferimento al periodo 2018-2020 e il 75% nel triennio ancora precedente. Anche in questo caso, sono gli specialisti e i modulistri a distinguersi per percentuali più alte, rispettivamente pari al 78,4% e al 71,9%.

Nel dettaglio, l'introduzione di processi tecnologicamente nuovi o significativamente migliorati, come per le passate rilevazioni, ha principalmente afferrito l'area della produzione con il 44,8% del totale e dell'organizzazione aziendale<sup>46</sup> con il 41,1%, mentre gli interventi innovativi sui sistemi della logistica, sono stati meno numerosi (il 14,1%).

Seppure le attività di sviluppo di prodotti e processi nuovi risultino principalmente svolte "in house", continua a crescere la quota di aziende che sceglie la strada della collaborazione con altre imprese o istituzioni (università o centri di ricerca).

Nello specifico, per la realizzazione di nuovi prodotti, si constata che l'impresa si affida a risorse interne nel 65,6% dei casi (in linea col dato dell'edizione precedente, ma in discesa rispetto a quella di due anni fa<sup>47</sup>) mentre l'adozione di approcci aperti e collaborativi riguarda il 27% delle rispondenti (la percentuale è la più alta dell'ultimo triennio), di cui il 22% prevede la cooperazione con altre imprese e il restante 5% con altre istituzioni. In assoluto, sono i subfornitori delle lavorazioni a risultare più 'collaborativi' (il 36,9% delle scelte), accompagnati dagli E&D (il 34,8%), anche se, per quest'ultimi, la partecipazione alle attività di innovazione non include altri enti o strutture di ricerca, dato rilevato già l'anno scorso.

Ugualmente per le innovazioni di processo prevale la componente in house (nel 57,3%) anche se l'orientamento alla open innovation, non solo è più alto rispetto all'approccio manifestato sul prodotto, ma mostra un tendenziale aumento negli anni: coopera con altre imprese il 33,2% delle imprese

<sup>46</sup> Si intende lo sviluppo di sistemi di gestione nuovi o significativamente migliorati nella gestione degli acquisti, dei sistemi informatici, amministrativi, contabili, etc.

<sup>47</sup> Nelle due precedenti edizioni le domande sull'innovazione erano riferite ai periodi 2018-2020 e 2017-2019.

(percentuale che sale al 44,6% per i subfornitori) e con altre istituzioni il 4,9% (che arriva al 9,5% per gli E&D, a differenza di quanto rilevato in precedenza) mentre l'1,3% ricorre all'outsourcing.

Adattare o modificare quanto già sviluppato da altre imprese o istituzioni risulta una procedura percorsa più le innovazioni di prodotto, scelta effettuata dal 5,8% delle imprese, in particolare dai sistemisti e modulist e dai subfornitori, che per quelle riguardante i processi, il 3,3%, alla quale vi ricorrono maggiormente i subfornitori delle lavorazioni.

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

		SOGGETTO	E&D	Sist/ Modul	SPEC	SPEC After market	SUB	SUB (lavor.)	Totale
INNOVAZIONE	DI PRODOTTO	L'impresa stessa: - (in house R&S)	65,2%	66,70%	66,70%	71,10%	61,00%	57,90%	65,60%
		- in collaborazione con altre imprese	34,80%	20,80%	20,80%	7,90%	26,80%	31,60%	22,00%
		- in collaborazione con altre istituzioni	0,00%	0,00%	5,20%	10,50%	4,90%	5,30%	5,00%
		- adattando/ modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	0,00%	8,30%	6,30%	5,30%	7,30%	5,30%	5,80%
		Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,00%	4,20%	1,00%	5,30%	0,00%	0,00%	1,70%
		<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
	DI PROCESSO	L'impresa stessa: - (in house R&S)	66,7%	78,30%	54,20%	63,90%	50,00%	57,60%	57,30%
		- in collaborazione con altre imprese	23,80%	17,40%	33,30%	25,00%	44,60%	33,30%	33,20%
		- in collaborazione con altre istituzioni	9,50%	0,00%	6,70%	5,60%	2,70%	3,00%	4,90%
		- adattando/modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	0,00%	0,00%	4,20%	5,60%	1,40%	6,10%	3,30%
		Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,00%	4,30%	1,70%	0,00%	1,40%	0,00%	1,30%
		<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Considerati gli influssi positivi che l'innovazione porta alle imprese in termini di vantaggio competitivo sulla concorrenza e di nuove opportunità di mercato e di profitto, si è ritenuto opportuno continuare a indagare gli elementi che risultano frenare queste attività.

Nell'ultimo triennio, le motivazioni che principalmente hanno ostacolato l'innovazione in maniera significativa si confermano i costi troppo elevati (il 25,3%), l'instabilità della domanda (il 24,0%) e la carenza di personale qualificato (il 22,5%), così come rilevato anche in riferimento al periodo 2018-2020 e con un andamento peggiorativo. A queste si aggiungono la difficoltà di individuare partner con cui cooperare (il 20,3%) anche se in diminuzione rispetto alla precedente indagine, e le mancanze di risorse finanziarie, sia di fonte esterna sia interna (per entrambe il 20,2%).

**Figura 3.38 Fattori\* di ostacolo all'innovazione**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

A complemento del tema dell'innovazione la rilevazione ha evidenziato che il 66,1% delle imprese ha già introdotto almeno un'innovazione riconducibile all'Industria 4.0, percentuale in netto incremento rispetto all'anno precedente (il 58,1%<sup>48</sup>). Il 14,2% esprime di non voler effettuare investimenti su questo fronte, confermando quanto già riscontrato nella scorsa edizione, mentre è diminuita la quota delle rispondenti che ha in programma di farli prossimamente, passata dal 27,1% al 19,7%, a indicazione che chi ha dichiarato l'anno scorso il proposito di voler adottare, in futuro, soluzioni innovative in chiave Industria 4.0, ha poi, in buona misura, realizzato l'intento.

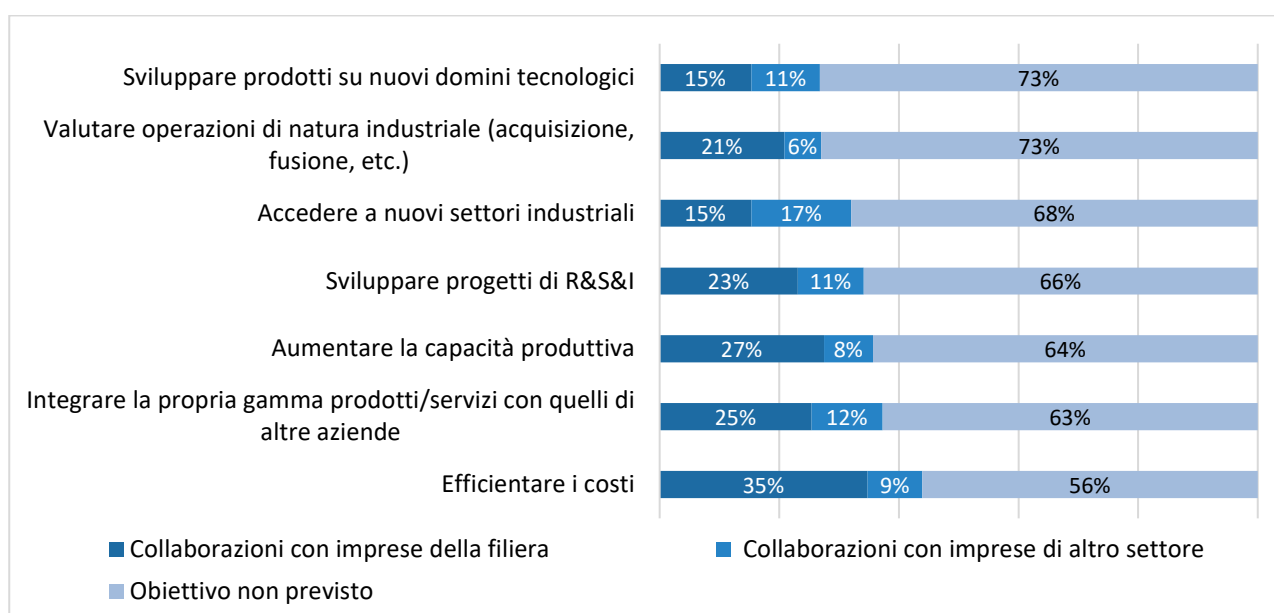
In linea con quanto emerso in passato, anche nel 2021 le principali motivazioni che spingono le imprese a intraprendere questo tipo di progetti sono essenzialmente due: l'orientamento all'innovazione (il 66% delle imprese che hanno innovato in I4.0) e la necessità di rimanere competitive rispetto alla concorrenza (il 63%). Non sembrano invece determinanti le esigenze indotte dal cliente e la necessità di coordinamento con clienti e fornitori.

<sup>48</sup> Si segnala che, per permettere il confronto col dato di questa rilevazione, le percentuali che si riferiscono allo scorso anno sono state ricalcolate al netto delle "mancate risposte".

Infine, è stato chiesto alle imprese se, alla luce dell'evoluzione che sta interessando il settore in termini tecnologici e di scenario complessivo, fossero state realizzate o previste delle forme di collaborazione con altre imprese. Si evince che ben il 63% delle intervistate ha posto in essere almeno una forma di collaborazione o con imprese del settore o con realtà al di fuori di esso.

Per il 44% delle rispondenti, la motivazione che prevalentemente ha mosso tale scelta è legata alla necessità di efficientare i costi (di queste, il 35% si è rivolta all'interno della filiera), per il 37% è stata l'esigenza di integrare la gamma dei propri prodotti o servizi, mentre per il 35% quella di aumentare la capacità produttiva, specialmente ricorrendo a relazioni con imprese della filiera. L'esigenza di innovare e la possibilità di accedere a nuovi settori industriali hanno rappresentato inoltre la spinta a cooperare per circa un'impresa su tre. I dati mostrano una buona propensione delle imprese ad aprirsi a realtà non strettamente interne al settore, quando si tratti di accedere a nuovi settori industriali.

**Figura 3.39 Finalità per le quali sono state realizzate collaborazioni fra imprese**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

### 3.12 Posizionamento per tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto in relazione a nuovi ambiti tecnologici

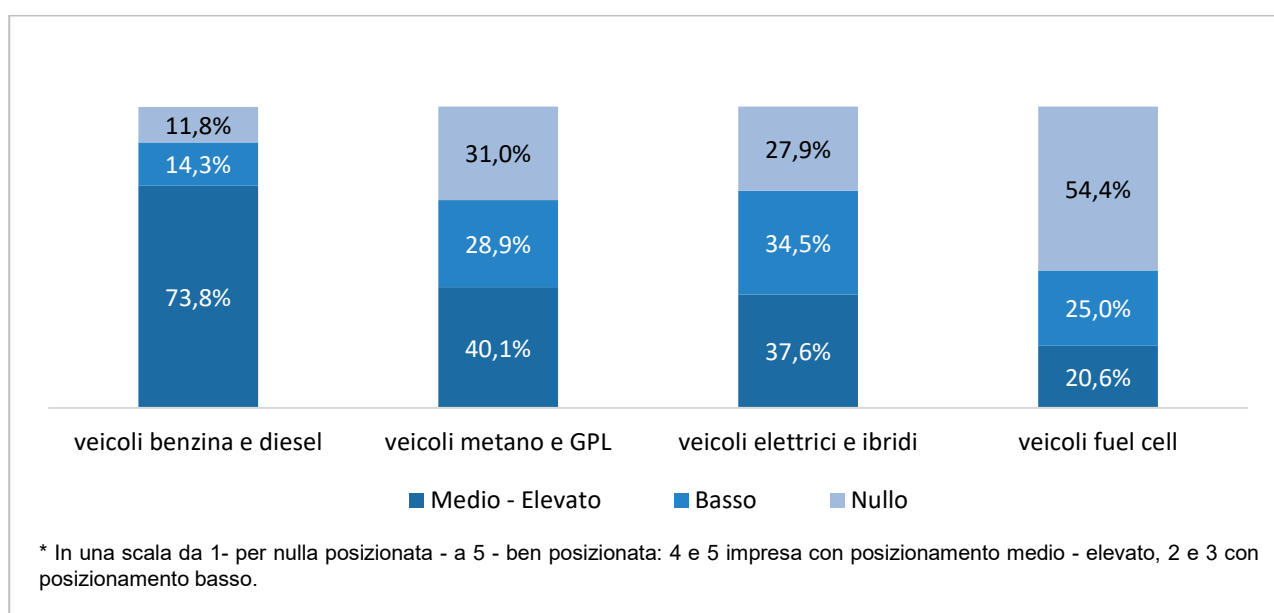
L'accelerazione della domanda e della produzione di veicoli elettrici e ibridi avutasì nel 2021 e le prospettive assai positive per una diffusione progressiva dei powertrain elettrificati, obbligano tutti gli attori della filiera a confrontarsi con la transizione in atto, ma con un'intensità variabile in considerazione del loro posizionamento attuale e atteso, in base ai prodotti realizzati, rispetto alle varie tipologie di motorizzazioni, tradizionali e alternative.

Data l'importanza di fotografare il comparto in esame guardando a tale posizionamento, alla luce delle traiettorie di sviluppo che selezioneranno chi si troverà in futuro ad operare sul mercato, da alcuni anni nel questionario dell'Osservatorio è stata introdotta una domanda ad hoc; nella presente edizione

tuttavia, essendo stata modificata<sup>49</sup> la modalità di risposta rispetto alle precedenti due rilevazioni, i risultati ottenuti non sono del tutto confrontabili con quelli raccolti in passato sulle percezioni espresse dalle imprese, ma danno comunque evidenza di un processo marcato di evoluzione nel settore.

Al netto delle imprese che non sanno definire una collocazione, la percentuale dei fornitori che si definiscono con un posizionamento buono/abbastanza elevato sul comparto dei motori benzina e diesel permane alto<sup>50</sup> (il 73,8% dei rispondenti), come consistente è la quota per le alimentazioni a metano e/o GPL (il 40,1%). Di interesse è il posizionamento sui powertrain elettrici ed ibridi che, nelle dichiarazioni delle imprese, riguarda oggi quasi tre operatori su quattro (il 72,1%) e in misura buona/abbastanza elevata il 37,6%. Si segnala inoltre la quota di quanti si descrivono con un posizionamento di rilievo sulle fuel cell (il 20,6%), anche quest'anno un dato che spicca in quanto ampiamente superiore all'effettiva presenza sul mercato.

**Figura 3.40 Distribuzione delle imprese per posizionamento\* sui mercati in relazione ai powertrain**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

**Tabella 3.7 Quota di partecipazione delle imprese a progetti di sviluppo dei nuovi powertrain**

Triennio di riferimento	Powertrain elettrico	Powertrain ibrido	Riduzione emissioni ICE
2016-2018	18,6%	11,8%	11,2%
2017-2019	28,4%	27,5%	20,5%
2018-2020	27,1%	26,7%	20,0%
2019-2021	29,4%	30,3%	25,2%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>49</sup> La domanda a scelta multipla utilizzata nelle edizioni 2020 e 2021 dell'Osservatorio, in termini di principale posizionamento dell'impresa con al massimo tre risposte, è stata sostituita da una domanda a scala di valutazione, dove l'impresa è stata chiamata a graduare soggettivamente il proprio posizionamento da 1 – per nulla posizionata – a 5 – ben posizionata. Una quota del campione complessivo, pari al 16%, ha dichiarato di non conoscere il proprio posizionamento.

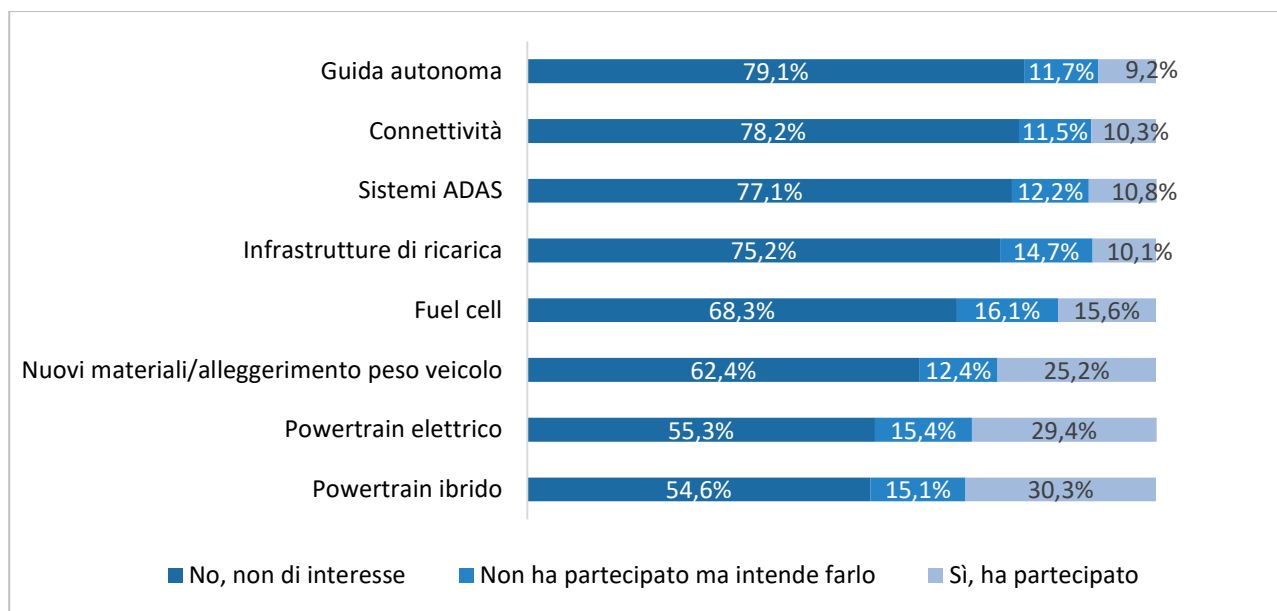
<sup>50</sup> Nella rilevazione del 2021 gli operatori che si descrivevano come posizionati sul comparto dei motori a benzina e diesel era rispettivamente del 72,8% e 77,9% dei rispondenti. A partire dal 2022 le motorizzazioni a benzina e a diesel vengono prese in considerazione congiuntamente.

Dopo il lieve calo riscontrato nel 2020, torna ad ampliarsi la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain: considerando il triennio 2019-2021 aumenta il coinvolgimento in progetti sia per il powertrain elettrico (il 29,4%, a fronte del 27,1% della precedente rilevazione), sia per quello ibrido (il 30,3% contro il 26,7% del triennio 2018-2020), ma soprattutto incrementa la quota di imprese che ha preso parte a progetti di riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 25,2%). A sottolineare il crescente interesse per le fuel cell, aumenta di tre punti percentuali, arrivando al 15,6%, la porzione di realtà aziendali che hanno aderito a progetti che sviluppano questa tecnologia.

Va sottolineato, tuttavia, che si riduce leggermente il gruppo di chi, non avendo partecipato allo sviluppo di nuovi powertrain nello scorso triennio, manifesta l'intenzione di farlo nel prossimo futuro.

A testimoniare il sempre più alto coinvolgimento della componentistica nella transizione, vi è l'incremento, rispetto al passato, della quota di imprese che ha partecipato ad almeno un progetto di nuovi powertrain (elettrico o ibrido) o di riduzione delle emissioni (il 39,2%).

**Figura 3.41 Partecipazione delle imprese a progetti di sviluppo prodotto per ambiti tecnologici**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

L'Osservatorio ha indagato in modo più ampio le differenti tecnologie, diverse dai processi legati allo sviluppo di powertrain, che vedono coinvolti in termini progettuali gli operatori della filiera: progetti per i sistemi ADAS, per la guida autonoma, per la connettività e per le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici interessano tra il 9-11% dei fornitori, cui si aggiungono le imprese (comprese in un intervallo tra il 12-14% a seconda della tecnologia inconsiderata) che intendono partecipare a specifici progetti nel prossimo futuro. Guardando al complesso degli ambiti tecnologici, è aumentata la quota di operatori che hanno partecipato ad almeno un progetto o intendono parteciparvi in futuro, passata dal 54,9% al 60,3%.

Alla domanda sull'impatto delle varie tecnologie sulla competitività dell'impresa nei prossimi cinque anni, esplorando in particolare quelle relative ai powertrain, resta bassa, sebbene in leggera salita, la percentuale di chi teme ripercussioni negative per il proprio business. Al confronto con lo scorso anno, tuttavia, aumenta invece la quota di imprese che si esprimono per una competitività che resterà invariata, riducendosi quella di coloro che intravedono miglioramenti.

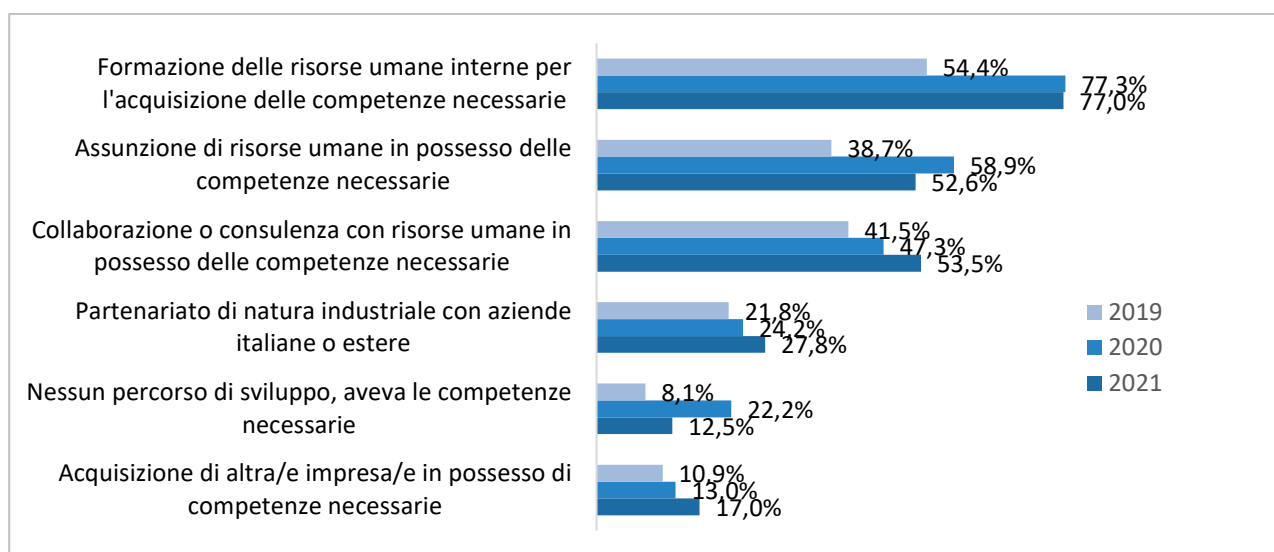
**Tabella 3.8 Impatto di nuove tecnologie sulla competitività dell'impresa nei prossimi 5 anni**

	Motorizzazione e powertrain elettrico	Motorizzazione e powertrain ibrido	Fuel cell	ADAS	Guida autonoma	Connettività	Infrastrutture ricarica veicoli elettrici
<b>Aumento</b>	24,8%	20,9%	13,6%	10,9%	10,4%	9,8%	13,6%
<b>Invariata</b>	57,8%	68,3%	71,3%	76,9%	77,7%	78,4%	73,1%
<b>Diminuzione</b>	17,5%	10,7%	15,1%	12,2%	11,9%	11,8%	13,3%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La lente di ingrandimento è stata posta anche sui percorsi di sviluppo seguiti o che verranno intrapresi in futuro, in relazione alle competenze e risorse occorrenti per implementare i vari progetti tecnologici. Va rilevato che si riduce la quota di imprese, dal 22,2% al 12,5%, che ha dichiarato di non dover avviare percorsi di sviluppo specifici, in quanto le figure necessarie sono già presenti in azienda. Fra le imprese che hanno partecipato o che intendono prendere parte in futuro a progetti di sviluppo di queste tecnologie e che hanno bisogno di un percorso di sviluppo in quanto non aventi le competenze necessarie, si conferma come prima opzione quella di formare le risorse umane interne (il 77%); al confronto con lo scorso anno, prevale, seppur di poco, il ricorso a collaborazioni o consulenze con risorse umane esterne (il 53,5%), rispetto all'assunzione di personale dedicato (il 52,6%). Sebbene meno rilevanti, risultano cresciuti nel tempo sia l'attivazione di partenariati di natura industriale con altre aziende italiane o estere, sia i processi di acquisizione di altre imprese in possesso delle competenze richieste.

**Figura 3.42 Percorsi di acquisizione delle competenze necessarie allo sviluppo di nuove tecnologie (% imprese; risposta multipla). Anni 2019-2021**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022



### 3.13 Prospettive e strategie d'impresa

Assodato che l'industria italiana della componentistica automotive si trova a fronteggiare un perdurante periodo di incertezza, nel 2021 le previsioni sull'anno erano formulate nella direzione di una graduale e sostenuta ripresa, sia per quanto riscontrato presso i fornitori intervistati, sia in base a quanto espresso dai principali organismi nazionali e internazionali; gli scenari nell'anno in corso hanno indotto invece le imprese a una maggiore prudenza, sebbene complessivamente il clima permanga positivo.

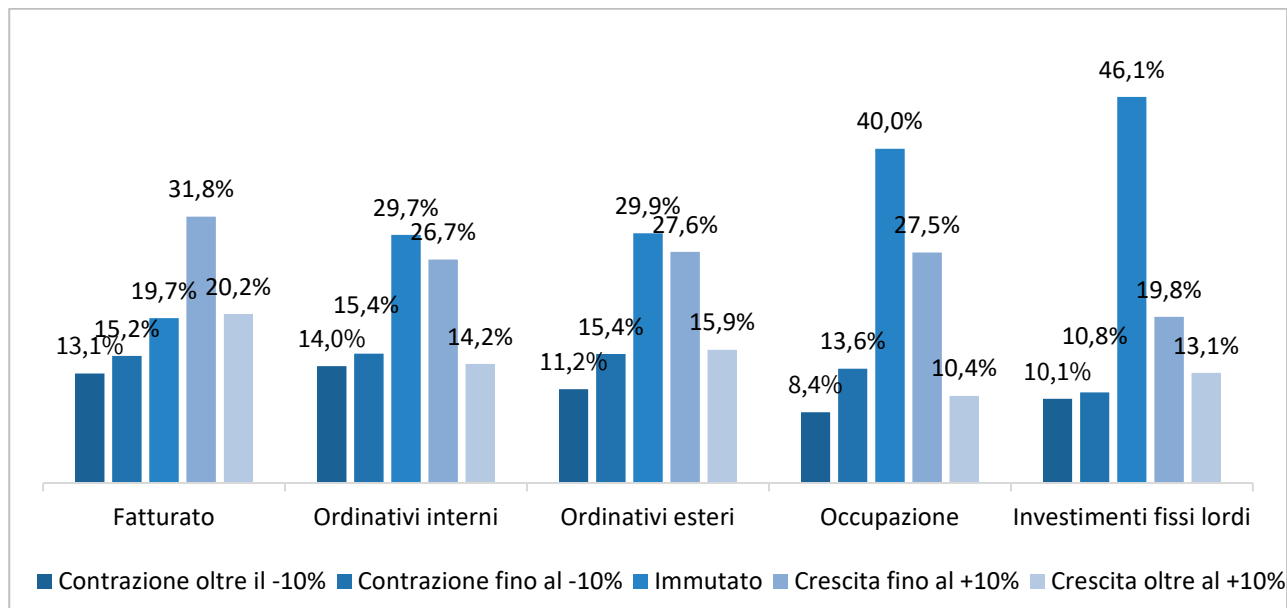
Del resto, alla nota crisi dei semiconduttori, che si sta protraendo, ai rincari delle materie prime, ai problemi di logistica, con rallentamenti della produzione e delle consegne ancora connessi alla crisi pandemica, a influenzare le attese delle imprese si sono aggiunte le ripercussioni derivanti per la filiera dal conflitto in Ucraina.

In questo contesto, il 52,0% delle imprese prevede per l'anno 2022 una crescita del fatturato (era il 66,2% nel 2021), mentre il 28,3% attende per questo indicatore economico un andamento immutato e il 19,7% una contrazione. Le aspettative relative al giro di affari risultano eterogenee, sulla base della categoria di appartenenza del fornitore: più rosee per specialisti ed E&D, meno brillanti, seppur nel complesso positive, per sistemisti e modulist e specialisti dell'aftermarket (saldo tra previsioni di aumento e calo del fatturato pari rispettivamente a +9,7% e +10,3%), ma negative invece per i subfornitori delle lavorazioni (saldo del -4,8%).

A modificarsi in misura più rilevante rispetto allo scorso anno sono le aspettative per ordinativi interni, ordinativi esteri e occupazione in termini di ore lavorate, dove prevalgono previsioni di stabilità, a evidenziare il clima di attesa nell'indeterminatezza del periodo; analogamente, per gli investimenti fissi lordi da effettuare, per poco meno di un'impresa su due non sono previsti cambiamenti.

L'analisi delle previsioni per le diverse categorie di fornitori, anche per tutte le altre dimensioni esaminate oltre al fatturato (ordinativi interni ed esteri, occupazione e investimenti fissi lordi), traccia un quadro più favorevole per le attività di E&D, specialisti e subfornitori; i fornitori di moduli e integratori di sistemi si caratterizzano per una dinamica positiva in termini previsionali, pur con alcune incertezze per quanto riguarda gli ordinativi esteri, mentre l'unica categoria che si esprime per prospettive pessimistiche in maniera abbastanza diffusa è quella dei subfornitori delle lavorazioni. Gran parte degli specialisti aftermarket manifesta poi attese per una significativa contrazione dell'occupazione, in termini di ore lavorate (il 58,9% delle imprese).

Figura 3.43 Previsioni per il 2022 rispetto al 2021, con riferimento alla produzione automotive<sup>51</sup>



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

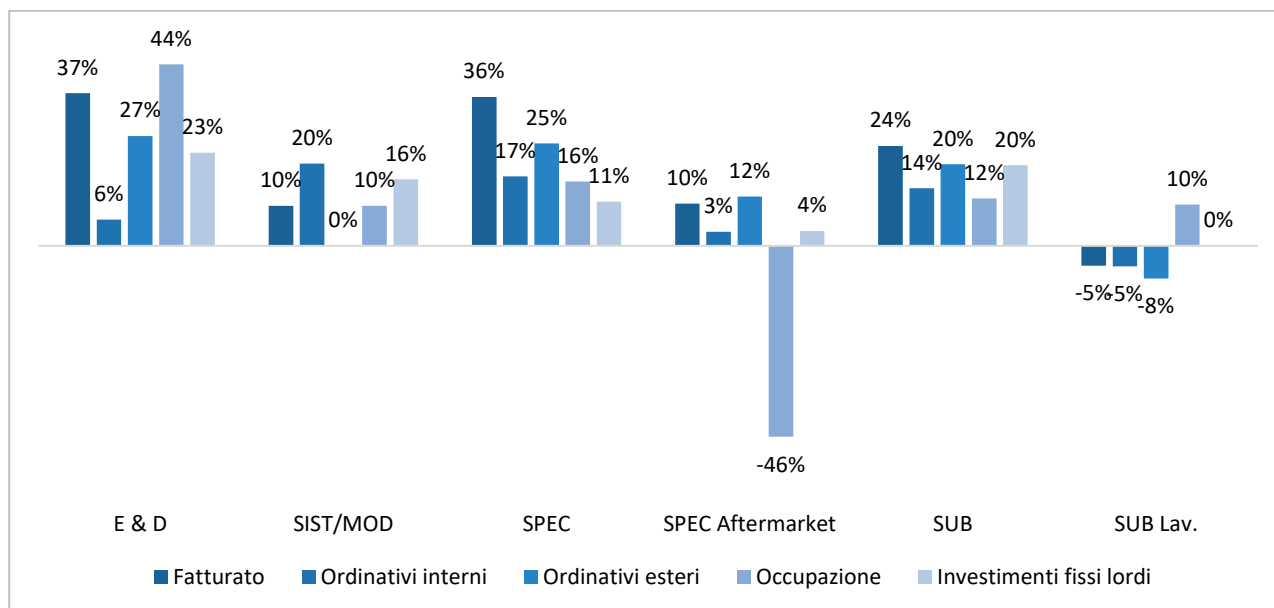
Tabella 3.9 Ripartizione delle imprese per previsioni per il 2022 rispetto al 2021 con riferimento alla produzione automotive per categorie di fornitori e indicatori economici

		Fatturato	Ordinativi interni	Ordinativi esteri	Occupazione	Investimenti fissi lordi
E&D	+	57,1%	29,0%	40,0%	55,9%	35,5%
	=	22,9%	48,4%	46,7%	32,4%	51,6%
	-	20,0%	22,6%	13,3%	11,8%	12,9%
SIST/MOD	+	45,2%	46,7%	35,5%	35,5%	32,3%
	=	19,4%	26,7%	29,0%	38,7%	51,6%
	-	35,5%	26,7%	35,5%	25,8%	16,1%
SPEC	+	59,2%	44,6%	49,7%	40,1%	34,3%
	=	17,8%	27,7%	25,5%	35,4%	42,1%
	-	23,0%	27,7%	24,8%	24,5%	23,6%
SPEC (Aftermarket)	+	44,8%	35,6%	37,9%	12,5%	26,8%
	=	20,7%	32,2%	36,2%	28,6%	50,0%
	-	34,5%	32,2%	25,9%	58,9%	23,2%
SUB	+	53,4%	45,0%	47,9%	36,8%	37,0%
	=	17,5%	24,0%	24,0%	37,9%	45,7%
	-	29,1%	31,0%	28,1%	25,3%	17,4%
SUB (lavoraz.)	+	33,3%	30,0%	26,3%	25,0%	26,3%
	=	28,6%	35,0%	39,5%	60,0%	47,4%
	-	38,1%	35,0%	34,2%	15,0%	26,3%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>51</sup> Al netto delle imprese che hanno dichiarato "Non so".

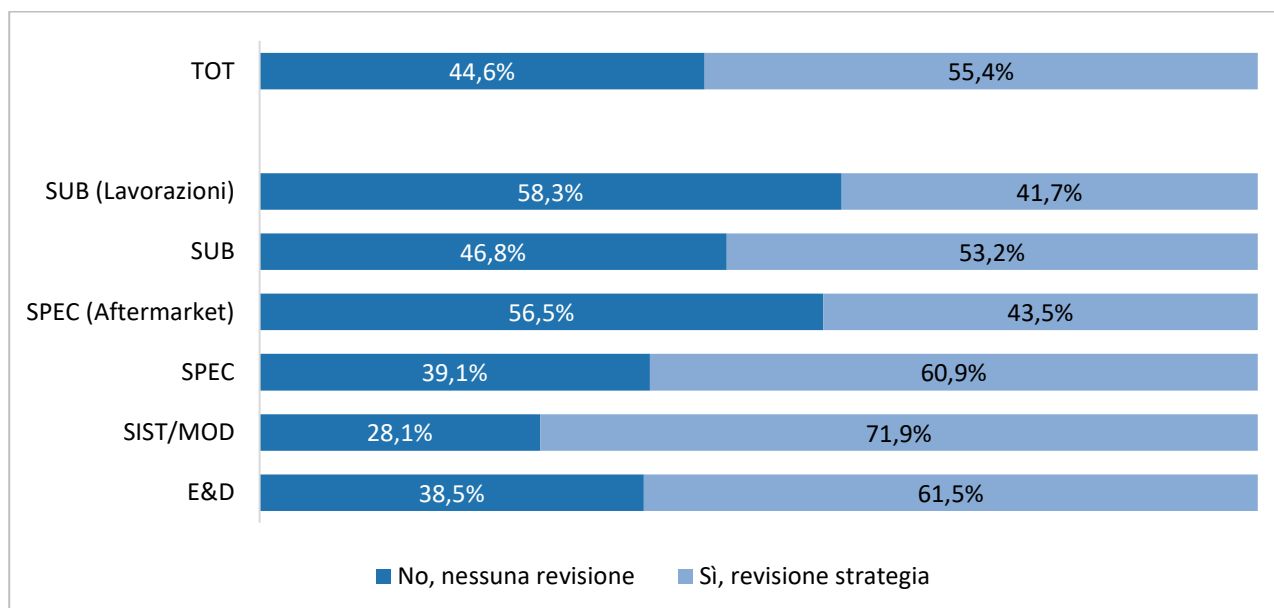
**Figura 3.44 Saldi tra previsioni di aumento e riduzione per indicatori economici e per categorie di fornitori**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

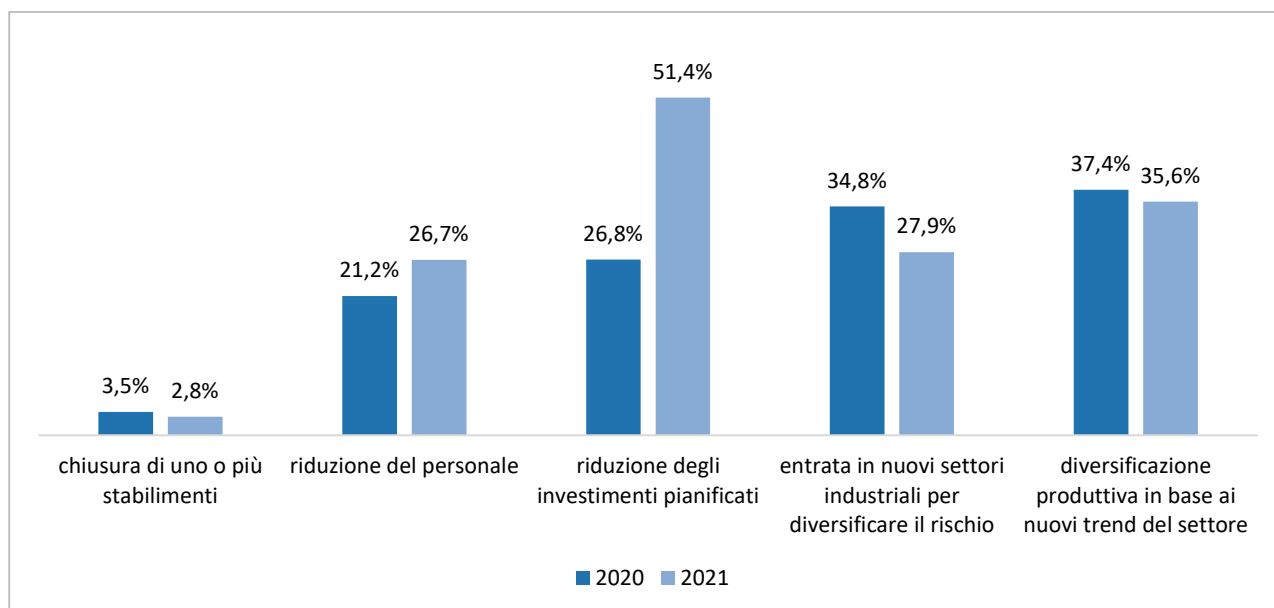
A fronte della pandemia, rispetto alla scorsa rilevazione, aumenta dal 42% al 55% la quota di imprese che si sono trovate a intraprendere una revisione della strategia aziendale (il 72% tra sistemisti e modulatori). Se nel 2020 l'emergenza aveva comportato che le scelte di revisione della strategia fossero orientate soprattutto verso la diversificazione produttiva in base a nuovi trend di settore o all'entrata in nuovi settori industriali per differenziare il rischio, nell'anno successivo l'impatto della pandemia ha coinvolto significativamente gli investimenti pianificati, che il 51% delle imprese ha dovuto ridurre o comunque sottoporre a revisione, soprattutto tra gli specialisti aftermarket e i subfornitori. Diversificazione produttiva e ingresso in nuovi settori per contrastare la situazione emergenziale continuano a coinvolgere quote rilevanti di imprese (rispettivamente il 36% e il 28%), mentre aumenta la percentuale di operatori che è dovuta intervenire con la riduzione del personale (il 27%, a fronte del 21% della precedente edizione dell'Osservatorio); il 3% delle imprese ha dovuto procedere con la chiusura di uno o più stabilimenti, in linea con quanto riscontrato nel recente passato.

**Figura 3.45** Imprese che hanno intenzione di intraprendere o hanno intrapreso una revisione della strategia e/o della struttura aziendale a seguito della emergenza Covid-19 per categorie di fornitori



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

**Figura 3.46** Azioni di revisione della strategia/struttura aziendale a seguito dell'emergenza Covid-19 – Confronto anni 2020 e 2021 (% di imprese, risposta multipla)



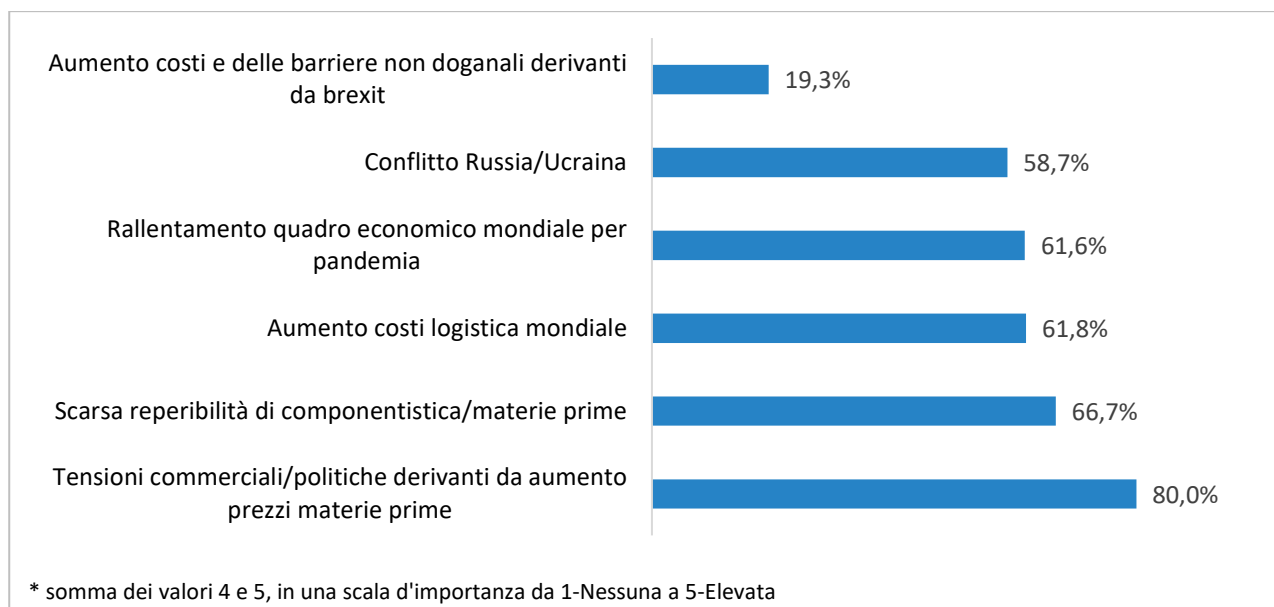
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

L'adozione di misure in chiave strategica in risposta alla crisi indotta dalla pandemia ha continuato a riguardare principalmente le imprese collocate ai più alti livelli della catena di fornitura, quali i sistemisti e modulatori (il 72% delle imprese del segmento) e gli specialisti, nonché le attività di E&D, particolarmente propense ad azioni di diversificazione produttiva.

Le traiettorie di sviluppo delle imprese della componentistica automotive nei prossimi due anni saranno inevitabilmente condizionate anche dalle tensioni politico-economiche, e in generale dalle

difficoltà manifestatesi su scala globale. Le maggiori incertezze per l'indotto dell'auto, avvertite in modo significativo da otto imprese su dieci, derivano dalle tensioni commerciali e politiche connesse al rincaro dei prezzi delle materie prime (tra cui acciaio, alluminio, materie plastiche, energia elettrica e gas), ma preoccupano fortemente anche la scarsa reperibilità di componentistica e di materie prime (tra cui i semiconduttori) e pressoché in egual misura l'aumento dei costi della logistica mondiale e il rallentamento del quadro economico ancora derivante dalla pandemia.

**Figura 3.47 Quota di imprese per influenza rilevante\* di alcuni fattori sulla strategia di sviluppo dell'impresa nei prossimi due anni**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

D'altronde la filiera, messa a dura prova dalle reazioni innescate dall'emergenza Covid-19 e per più concause, nell'ultimo biennio si è trovata a convivere in misura crescente con problemi di approvvigionamento: nel 2021 sono stati prolungati o comunque di assoluto rilievo, tali da determinare in modo ineluttabile l'esigenza di riorganizzare la filiera e/o cambiare fornitori, per il 18% delle imprese contro il 14% dell'anno precedente.

Per una porzione maggioritaria (il 59%), le difficoltà sono state solo estemporanee, in particolare tra i sistemisti e modulist e tra gli specialisti aftermarket, ma rispetto al 2020 è calata la quota delle imprese che non hanno riscontrato alcun problema di approvvigionamento, passata dal 31% al 23%.

Gli ostacoli nel reperimento di materie prime o semilavorati hanno riguardato quasi in egual misura fornitori italiani ed esteri e per il 7% dei rispondenti, non essendo stato possibile trovare una soluzione, hanno determinato il fermo temporaneo della produzione. A rimedio delle difficoltà incontrate, le imprese hanno ampiamente fatto ricorso ad altri fornitori italiani ed esteri (il 93%), rivolgendosi in via esclusiva a imprese nazionali o oltre confine rispettivamente nel 17% e nel 7% dei casi.

Tra i fattori che condizioneranno gravemente le prospettive strategiche delle imprese nel breve periodo non manca infine il conflitto russo-ucraino, con le conseguenti tensioni e misure sanzionatorie adottate, mentre più trascurabili risultano i timori per l'aumento dei costi e delle barriere non doganali derivanti dalla Brexit.

### 3.14 La domanda di policy da parte delle imprese

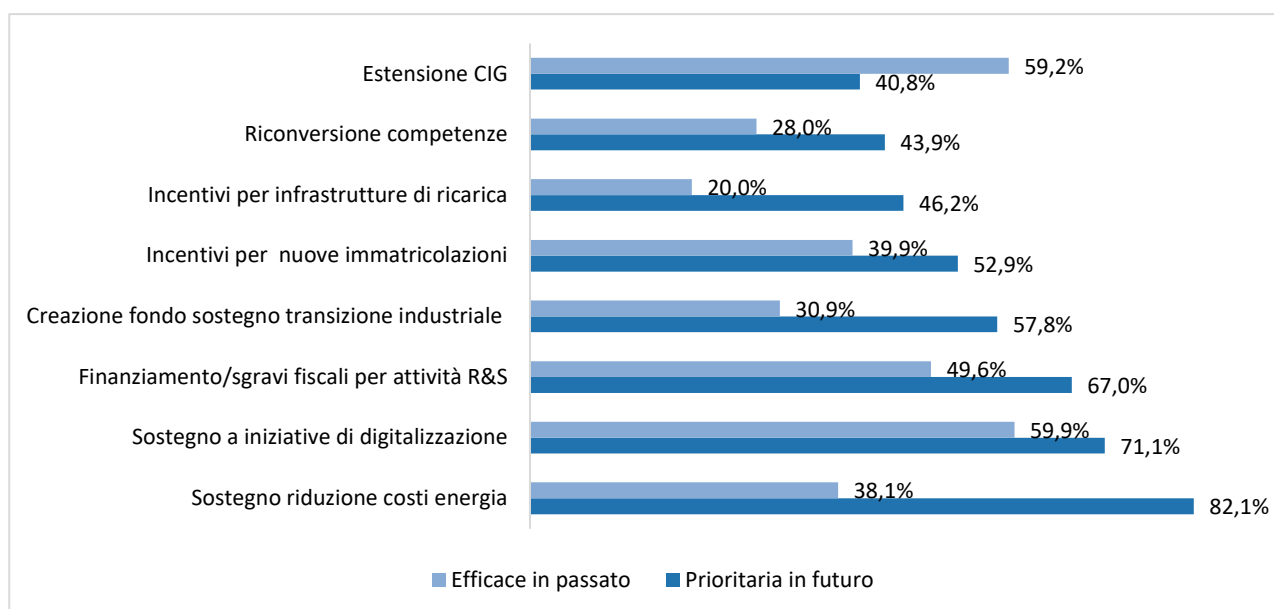
Le imprese dell'Osservatorio sono state interrogate sull'efficacia nei mesi passati e sulla priorità nell'imminente futuro delle misure di sostegno alla filiera automotive intraprese o che potranno essere adottate dalle Istituzioni pubbliche in risposta alle situazioni contingenti (pandemia, aumento dei costi delle materie prime, problemi di logistica e transizione tecnologica da affrontare); ne emerge una diffusa percezione della necessità di interventi per il futuro, con una domanda di policy diversificata, e in generale una più modesta valutazione sulla incisività delle stesse nei mesi trascorsi.

Il giudizio sull'efficacia nel passato recente è premiante per le misure di sostegno a iniziative di digitalizzazione e innovazione delle imprese (Piano transizione 4.0) e per l'estensione della CIG, che ha svolto un ruolo fondamentale nel supportare il sistema produttivo italiano nel periodo più acuto della crisi, dimostrandosi essenziale per affrontare i periodi di sospensione dell'attività economica. Con il ritorno alla normalità, quest'ultima misura è individuata meno prioritaria dalle imprese per il futuro, mentre vengono riconosciute necessarie soprattutto le iniziative dirette al contenimento dei costi dell'energia elettrica (82% degli operatori), così come le azioni per progetti di digitalizzazione e innovazione (il 71%), nonché gli interventi specifici diretti a R&S (il 67%).

Quattro imprese su dieci esprimono un giudizio positivo sulla misura dell'ecobonus per le vendite di autoveicoli, ma per il 53% permane la necessità di incentivi alle immatricolazioni per supportare la domanda.

In un quadro di ritardo nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche rispetto ai principali Paesi europei, il 46% individua la priorità di incentivi in tale ambito, non sufficientemente presidiato con policy adeguate nel giudizio delle imprese.

**Figura 3.48 Misure di sostegno alla filiera automotive valutate efficaci in passato e prioritarie in futuro**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

### 3.15 Conclusioni

Dopo la fase di acuta contrazione che aveva connotato la filiera nel 2020 nel quadro di una crisi globale, dai risultati dell'indagine condotta si delinea nell'anno successivo una netta ripresa, con un ritorno, per più grandezze rilevate, ai valori riscontrati nel periodo pre-pandemico.

La ripartenza, che ha riguardato in modo pervasivo tutte le categorie di fornitori, si è manifestata nei volumi del giro di affari e, in misura più contenuta, in termini di occupazione, ma più indicatori danno evidenza dell'avvenuta accelerazione del comparto, a cominciare dalla significativa crescita del grado di saturazione della capacità produttiva e dalla ritrovata dinamicità sui mercati esteri.

Nell'ultimo anno si è assistito al consolidarsi di alcuni trend: è proseguito il processo di diversificazione dei mercati di sbocco, essendo diminuita ancora una volta la quota delle imprese con ricavi derivanti in misura maggioritaria dall'automotive e, al contempo, si è rafforzato l'orientamento delle imprese della componentistica verso altre case automobilistiche diverse da Stellantis. L'avvento del nuovo gruppo è stato valutato principalmente come un'opportunità, anche se resta alta la quota di imprese indagate che ha dichiarato di non saper esprimere un giudizio sulle ricadute dell'avvenuta fusione, segnale dell'incertezza che ancora pervade le imprese della componentistica a fronte di un'operazione con sinergie in corso di sviluppo.

Se lo scenario competitivo in cui si muovono gli attori della filiera è in continua trasformazione e le nuove tendenze tecnologiche impongono strategie di innovazione adeguate, a causa dell'impatto economico della crisi sanitaria sulle attività di ricerca e sviluppo, tale evoluzione non sta avvenendo in maniera lineare. Il 2021 ha registrato, infatti, un calo delle imprese che investono in R&S, così come della relativa quota di addetti, ma ha mostrato, al contempo, una maggiore proiezione verso l'innovazione di prodotto e una più forte apertura a forme di collaborazione nelle attività di ricerca, sia con altre imprese sia con le istituzioni. Parallelamente è cresciuta anche la percentuale delle imprese che dichiara di avere già introdotto innovazioni riconducibili a Industria 4.0 e si è estesa la partecipazione a progetti di sviluppo di nuovi powertrain.

Fra i principali ostacoli alle attività di innovazione riscontrate dalle imprese si pongono in primo luogo quelli di origine finanziaria, a cui si affiancano le forti difficoltà legate alla mancanza di personale qualificato e di specifiche figure professionali, a dimostrare quanto il tema dell'adeguatezza delle competenze nell'attuale fase di transizione sia centrale. Del resto, le sfide che le imprese del settore automotive stanno affrontando in questo periodo storico, in termini di nuovi driver tecnologici, fanno emergere un diffuso bisogno di nuove figure professionali, non sempre di facile reperimento.

In un contesto economico estremamente incerto e caratterizzato da profonde trasformazioni dal punto di vista tecnologico e industriale, corresponsabile soprattutto l'attuale crisi energetica, le attese delle imprese per il 2022, seppur positive, risultano in ampia misura improntate alla cautela. In termini previsionali, prevalgono per tutti gli indicatori aspettative di stabilità, a evidenziare il clima di attesa nell'indeterminatezza del periodo.

## APPENDICE

### Le categorie di fornitori della filiera

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

a) **gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli (SIST/MOD)**: organizzati in multinazionali, collocati al vertice<sup>52</sup> 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;
- **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<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> Viene utilizzata anche l'espressione di Tier 0,5 per indicare fornitori di sistemi con un livello di integrazione particolarmente elevato con l'assemblatore.

<sup>53</sup> Si tratta, ad esempio, di componenti come sedili, volant, cinture di sicurezza e terminali di scarico.



c) i **subfornitori** (SUB), produttori di parti e componenti standardizzate, prodotte secondo specifiche fornite dai clienti e facilmente replicabili dai competitors (Tier III o 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 e 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.

**Tabella 3.10 I mestieri della filiera: esempi di prodotti e di servizi per categoria**

Integratori di sistemi e moduli	Specialisti e subfornitori	E&D (Engineering e 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)	

## 4. La filiera della componentistica in Piemonte

*Alberta Coccimiglio e Pierfrancesca Giardina (Camera di commercio di Torino, Italia)*

### 4.1 Introduzione

Nel biennio 2018 - 2019, l'Italia ha subito l'impatto della crisi del settore automotive con maggiore intensità rispetto ai principali partner internazionali e il territorio piemontese, che rappresenta ancora la prima regione italiana per numero di imprese attive nel comparto della componentistica automotive, ne ha subito gli effetti con particolare enfasi.

Per questo motivo, a fine 2021, Ministero dello sviluppo economico, Agenzia Nazionale per le politiche attive del lavoro (ANPAL), Regione Piemonte, Comune di Torino, Agenzia per la promozione all'estero e l'Internazionalizzazione delle imprese italiane (ICE) e Invitalia, hanno sottoscritto l'Accordo di Programma per l'attuazione del Progetto di Riconversione e Riqualficazione Industriale del sistema locale del lavoro di Torino<sup>54</sup>, che identifica all'interno della regione l'unità di riferimento territoriale dell'automotive, per l'incidenza economica del settore, nonché per il suo importante livello di specializzazione. Il Piano, nato con l'obiettivo di rilanciare le filiere dell'automotive e dell'aerospazio, ha una dotazione finanziaria di 160 mln di euro e prevede di sostenere gli investimenti produttivi e quelli legati alla trasformazione digitale e green, con la consapevolezza che il rilancio di un tessuto produttivo con questa storica identità manifatturiera deve essere sostenuto soprattutto a fronte dell'attuale delicata fase di transizione techno ed eco-logica.

Il recente avvio del Piano, che mette a sistema i primi 50 mln di euro, opererà a favore di un consolidamento dei rapporti fra il manifatturiero e il mondo della ricerca mediante l'attivazione di contratti di sviluppo e accordi di innovazione per sostenere gli investimenti produttivi, la riqualificazione delle competenze e il reimpiego dei lavoratori dell'area di crisi e la creazione di due Hub di eccellenza per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico. Il centro di ricerca applicata destinato all'automotive sarà realizzato nel distretto produttivo di Mirafiori, dove verranno avviate attività in sinergia con il Centro di Competenza Manufacturing 4.0.

A questa misura di sostegno, si aggiungono altre azioni di intervento che non vanno esclusivamente a favore del settore automotive, ma che con esso hanno profonde connessioni: ne è un esempio il sostegno del POR – FESR, che già fra 2014 e 2020 aveva individuato l'automotive fra le aree di specializzazione del Piemonte, e che nella nuova programmazione europea 2021 – 2027 opera il superamento delle aree di specializzazione a favore dei cosiddetti sistemi prioritari di innovazione. Fra questi, viene riconosciuto il settore della mobilità che include l'intero spettro di competenze, servizi, infrastrutture e dispositivi per la mobilità intelligente e sostenibile, che guarda allo sviluppo di nuovi sistemi di trasporto, di tecnologie e sistemi energetici dedicati e che opera a favore di soluzioni basate sullo sfruttamento di dati per le funzioni legate a viabilità, sicurezza, e al miglioramento dell'esperienza di guida.

È importante citare ancora il supporto riconosciuto al sistema dell'automotive piemontese dal PNRR, orientato a sostenere, in un'ottica complementare alla policy regionale, alcune misure strategiche per il settore: dalla digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo (missione 1C2),

---

<sup>54</sup> Il territorio del Sistema Locale del Lavoro di Torino è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa con decreto del Ministro dello sviluppo economico in data 16 aprile 2019. L'Accordo di Programma per l'attuazione del PRRI dell'area di crisi industriale complessa del Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Torino è stato sottoscritto il 07.12.2021 tra MISE, ANPAL, Regione Piemonte, Comune di Torino, ICE-Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, Invitalia.

alla transizione ecologica – declinata a favore di energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile (missione 2C2) - al consolidamento dei rapporti fra ricerca e impresa (missione 4C2). Di rilievo, infine, la strategia regionale sull'idrogeno, nata per sostenere gli investimenti delle imprese manifatturiere piemontesi per l'avvio e/o la diversificazione della produzione verso le tecnologie e i mercati dell'idrogeno, oltre che per consolidare azioni di supporto a programmi e progetti di ricerca, sviluppo e innovazione sulle tecnologie, prodotti e componentistica delle filiere dell'idrogeno.

Tutte le azioni previste, qui solo in parte citate a titolo esemplificativo, convergono a favore dei profondi cambiamenti che il settore dell'automotive sta vivendo in Piemonte e a livello nazionale e che sono emersi con nuova vividezza dai risultati dell'indagine qui di seguito riportati: si tratta di cambiamenti sorti con la crisi delle motorizzazioni diesel e con il parallelo e progressivo emergere del segmento dei veicoli ibridi/elettrici, ed evolutisi con la richiesta di nuovi standard di produzione e paradigmi tecnologici, anche volti verso nuovi modelli di consumo e a ridurre l'impatto ambientale.

## 4.2 I numeri della filiera

In Piemonte ha sede un terzo delle oltre 2.200 imprese italiane dell'automotive: nel 2021, il fatturato direttamente generato dalla componentistica regionale è stato pari a 17,6 mld di euro, con oltre 58.600 addetti impiegati nel settore. Rispetto all'anno precedente, quando la filiera registrò una dinamica di significativa contrazione di giro d'affari e occupazione, il fatturato ha dato segni di recupero (+16,8%), mentre gli addetti hanno mantenuto un andamento di sostanziale stabilità (-0,3%): nonostante ciò, in un confronto con il 2019, il trend resta di segno negativo, sia per il fatturato (-0,7%), sia per gli occupati (-2,2%). Analizzando questa dinamica per segmenti della filiera, le variazioni di maggior crescita sono state registrate dalla subfornitura, ivi inclusi i subfornitori delle lavorazioni (rispettivamente +27,3% e +23,4%), che nel complesso generano il 10% del fatturato e che nel 2020 aveva sofferto con particolare enfasi la crisi del mercato, e dalle imprese di E&D (+25%, il 3% del fatturato). Positivo anche l'andamento per sistemisti e modulist (+15,6%) e per gli specialisti (+15,5%), entrambi con un giro d'affari che rappresenta il 42% del totale prodotto dal settore; chiudono gli specialisti aftermarket, con una crescita del fatturato del 14,4%.

Tabella 4.1 Fatturato e addetti automotive. Dati Piemonte

		2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020
	Imprese	Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	Addetti auto	Addetti auto	Addetti auto
SUB	190	1.425	1.119	27,3%	6.801	6.784	0,3%
SUB (Lavorazioni)	94	358	290	23,4%	2.042	1.993	2,5%
SPEC*	237	7.371	6.380	15,5%	23.592	23.737	-0,6%
SPEC (Aftermarket)	81	636	556	14,4%	1.895	1.921	-1,4%
E&D	90	450	360	25,0%	3.367	3.403	-1,1%
SIST/MOD	41	7.409	6.408	15,6%	20.914	20.978	-0,3%
<b>Totale complessivo</b>	<b>733</b>	<b>17.649</b>	<b>15.113</b>	<b>16,8%</b>	<b>58.611</b>	<b>58.816</b>	<b>-0,3%</b>

\* specialisti puri, infomobilità e motorsport (in Piemonte gli specialisti del motorsport sono 18)

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Per quanto riguarda il bacino di addetti operativi all'interno della filiera, solo la subfornitura delle lavorazioni registra una ripresa (+2,5%), mentre la subfornitura tout court e le imprese di sistemi e modulist, dove converge rispettivamente il 12% e il 36% della forza lavoro, restano stabili (+0,3% e -0,3%). In diminuzione gli addetti auto negli altri segmenti: più moderata fra imprese di specialisti (il 40% del totale, -0,6%), più sostenuta per gli specialisti aftermarket (-1,4%) e gli E&D (-1,1%).

### 4.3 Caratteristiche delle imprese piemontesi intervistate

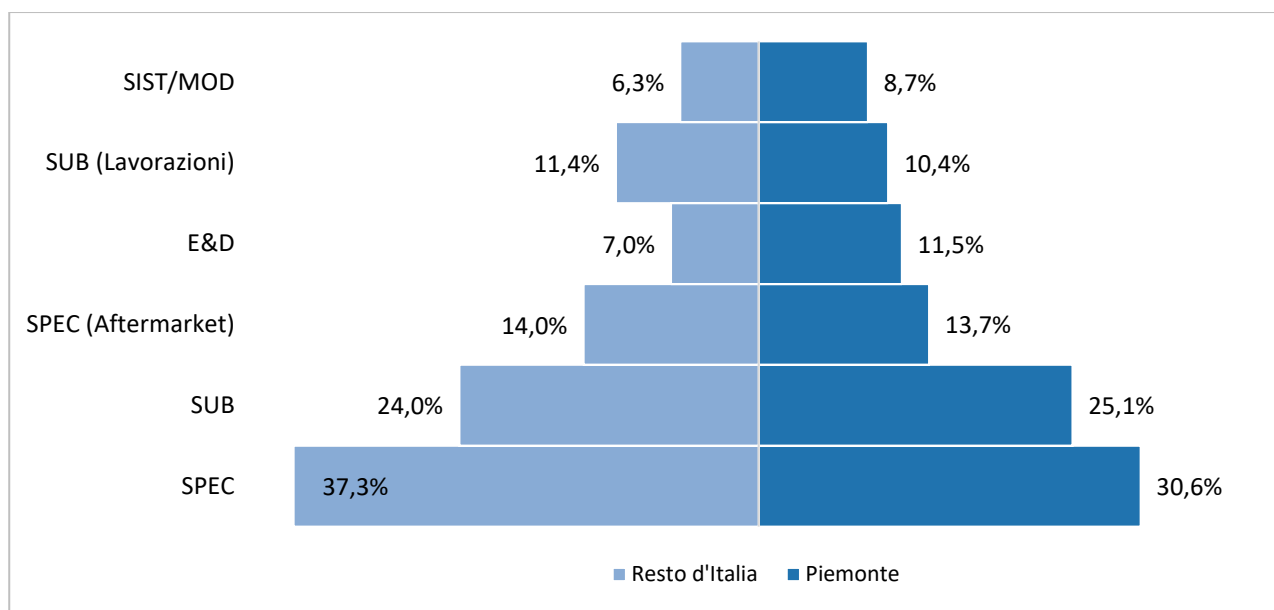
Delle imprese che rappresentano la filiera dell'automotive in Piemonte, 183 (il 25% dell'universo complessivo) hanno partecipato attivamente all'edizione 2022 dell'indagine dell'Osservatorio, dato che conferma la rilevanza del settore sul territorio regionale.

Si tratta di un insieme con molte imprese fidelizzate nel tempo, la cui costante partecipazione rende i risultati della rilevazione ancor più affidabili: poco meno del 30% delle rispondenti aderisce all'Osservatorio da cinque anni, percentuale che tocca quasi il 70% se si considerano solo le ultime due edizioni.

Il Piemonte, dov'è localizzato il 40,3% delle imprese rispondenti a livello nazionale, mantiene il primato come prima regione per coinvolgimento all'indagine, seguita dalla Lombardia (il 26,2%), dall'Emilia Romagna (l'8,4%) e dal Veneto (il 7,0%).

Tutte le specializzazioni della filiera sono ben rappresentate: risulta però evidente la maggior presenza di partecipanti, rispetto al resto d'Italia, di alcuni segmenti che caratterizzano il territorio, quali i sistemisti e modulist e, in particolare, le imprese di Engineering & Design. Viceversa, al di fuori dei confini piemontesi, incide maggiormente la partecipazione di subfornitori delle lavorazioni e degli specialisti<sup>55</sup>.

Figura 4.1 Imprese rispondenti per segmento della filiera. Piemonte e resto d'Italia a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>55</sup> Considerato l'esiguo numero di rispondenti di alcune sottocategorie, negli specialisti, sono stati compresi anche quelli del motorsport, indagati ormai da diverse edizioni, e quelli, di più recente introduzione nel campo d'osservazione, dell'infomobilità e della telematica.

Se si considera la fascia dimensionale per addetti e per fatturato, la filiera produttiva regionale risulta frammentata in realtà imprenditoriali di piccole e medie dimensioni, mentre è minore la presenza di grandi imprese<sup>56</sup>.

La componentistica automotive piemontese si può considerare una realtà manifatturiera radicata: la quasi totalità delle rispondenti (il 97,8%) è attiva nel settore da almeno cinque anni - a fronte del 91% che si dichiara tale nelle altre regioni italiane - e quasi il 37% nel 2021 ha affermato di aver fatturato esclusivamente per la componentistica (il 32,5% nelle altre regioni italiane).

Tra chi ha dichiarato di aver generato un giro d'affari anche per altri settori (oltre il 63% delle rispondenti), quelli delle macchine agricole e movimento terra (il 37,9%), degli elettrodomestici e apparecchi elettrici (il 25,0%) e del ferrotranviario (il 21,6%), sono i primi tre comparti in cui le imprese hanno diversificato la loro produzione.

Se si guardano i livelli gerarchici in cui è strutturata la catena di fornitura, essa risulta contraddistinta da un maggior peso dei Tier I, il 36% (il 31% nel resto d'Italia), valore che, tuttavia, risulta simile a quello dell'edizione precedente (era il 35%). A ricoprire i vertici della piramide sono le imprese che per loro natura si interfacciano in prima linea con i player globali del comparto: quasi nove fornitori di moduli e sistemi su dieci sono Tier I, così come almeno la metà degli E&D e degli specialisti.

Rispetto al controllo societario, in Piemonte il 31,7% delle imprese appartiene a un gruppo industriale, in prevalenza estero (nel 19,7% dei casi); tra le diverse categorie della filiera, l'appartenenza a un gruppo caratterizza la quasi totalità dei sistemisti e modulist (il 96,8%) ed è particolarmente diffusa fra gli specialisti (il 35,7%). Per un'impresa su due la conduzione è di tipo familiare, con management del tutto affidato alla famiglia proprietaria, mentre più limitato è il ricorso a una gestione manageriale mista (il 31,1% delle imprese) o esterna (il 18,6%).

**Tabella 4.2 Distribuzione delle imprese per appartenenza o meno a un gruppo**

	E&D	SIST/MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
No, è un'azienda indipendente di proprietà familiare	61,9%	6,3%	64,3%	84,0%	78,3%	94,7%	68,3%
Sì, ad un gruppo estero	23,8%	87,5%	21,4%	8,0%	6,5%	0,0%	19,7%
Sì, ad un gruppo italiano	14,3%	6,3%	14,3%	8,0%	15,2%	5,3%	12,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

<sup>56</sup> Come già evidenziato nelle passate edizioni dell'Osservatorio, l'analisi per fatturato utile, insieme al dato sugli addetti, alla qualifica di PMI secondo la definizione europea – di cui alla Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione Europea – identifica tra le iniziative imprenditoriali con meno di 2mln di fatturato annuo, imprese che in base alla sola soglia dimensionale degli effettivi sarebbero da considerare piccole imprese; all'opposto, imprese di medie dimensioni per numero di dipendenti hanno giri d'affare superiori ai 50mln di Euro, soglia discriminante per l'attribuzione di qualifica di grande impresa.

## 4.4 Andamento del fatturato e saturazione della capacità produttiva

Il 2021, benché ancora toccato da nuove ondate dell'emergenza epidemiologica Covid-19, ha rappresentato a tutti gli effetti un efficace "banco di prova" per la filiera della componentistica: le previsioni di crescita espresse dai rispondenti piemontesi nell'indagine di un anno fa, infatti, hanno trovato una buona corrispondenza nei dati emersi a consuntivo in quest'ultima edizione dell'Osservatorio. Le imprese piemontesi partecipanti all'indagine hanno dichiarato nel 2021 un fatturato di 6,7 mld di euro. Si ritorna a valori vicini a quelli di due anni prima (6,6 mld), recuperando il calo del 2020 quando il fatturato scese a 5,7 mld di euro<sup>57</sup>; in termini di variazione percentuale il giro d'affari è cresciuto del 18,1% negli ultimi 12 mesi e dell'1,6% rispetto al 2019, confermando un pieno recupero rispetto alla caduta subita nel 2020.

Nel complesso, in media il 73,8% del fatturato delle imprese rispondenti è direttamente riferibile al settore automotive, che qui impiega il 71% degli oltre 25mila addetti dichiarati. L'incidenza del giro d'affari derivante dal comparto è più elevata in Piemonte rispetto al resto d'Italia (dove è pari al 71,2% del totale), mentre la quota di addetti ad esso destinati è più bassa sul territorio piemontese, considerato che nelle altre regioni italiane rappresentano quasi il 78% della forza lavoro impiegata.

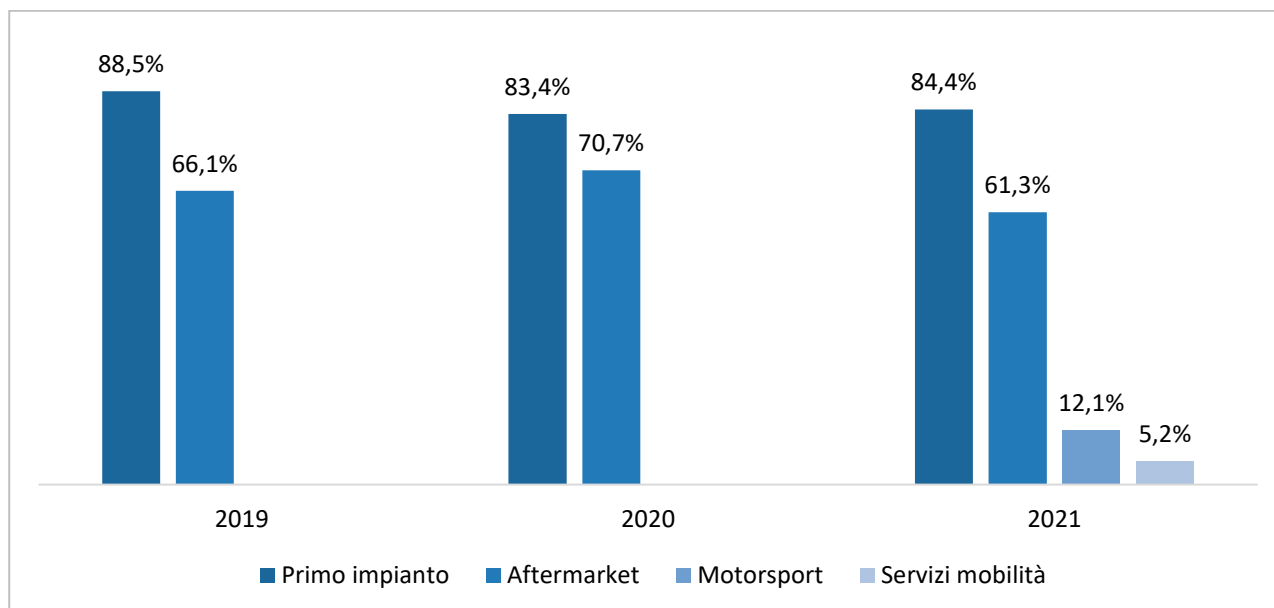
Oltre l'84% delle imprese della filiera piemontese è operativo sul mercato del primo impianto, dove produce mediamente il 72,3% del proprio fatturato automotive, mentre la percentuale di imprese attive nell'aftermarket è pari al 61,3%, con un fatturato medio di poco inferiore al 24%. Per il primo anno, inoltre, è stata considerata anche la quota dei ricavi originata dal mercato del motorsport, nel quale il 12,5% delle imprese genera il 2,3% del fatturato, e quella prodotta dal mercato dei servizi per la mobilità (il 5% delle imprese; l'1,5% dei ricavi aziendali).

Rispetto al 2020, è aumentata la quota di imprese che opera nel mercato del primo impianto, senza ritornare ai livelli di due anni prima, mentre l'aftermarket, dopo la crescita del 2020, ha registrato un calo. Tuttavia, la percentuale di imprese che hanno il primo impianto come esclusivo mercato di destinazione è cresciuta con più enfasi, superando anche i valori del 2019 (è il 34,7%, era il 29,3% nel 2020 e il 33,9% nel 2019), mentre l'aftermarket rappresenta l'unico mercato di destinazione per il 12,7% delle imprese (rispetto al 16,6% di un anno prima e all'11,5% di due anni fa).

---

<sup>57</sup> Il confronto con i fatturati 2020 e 2019 è stato effettuato tenendo in considerazione il campione di imprese rispondenti nell'indagine corrente.

**Figura 4.2 I mercati di destinazione della componentistica automotive piemontese<sup>58</sup> (% di imprese)**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

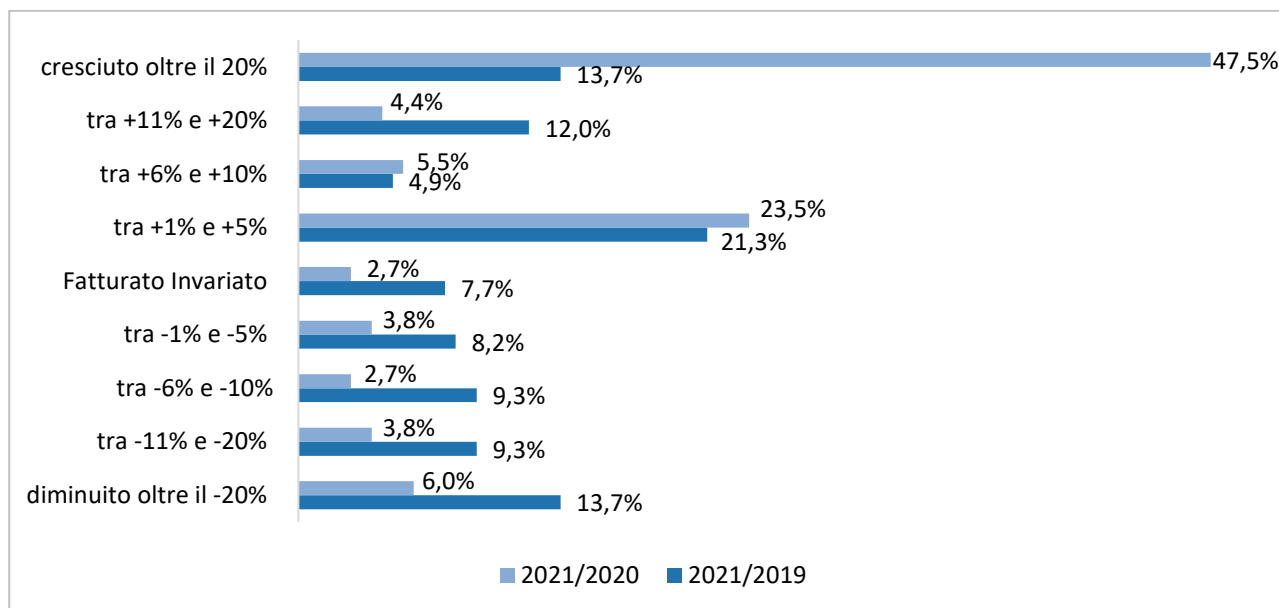
Nell'ultimo anno, le imprese che hanno dichiarato un aumento del fatturato rispetto al 2020 sono l'80,9%, a fronte del 16,4% che ha invece registrato una diminuzione e del restante 2,7% che non ha subito variazioni. Questo andamento deve però esser considerato tenendo a mente che il 2021 è stato un anno durante il quale buona parte delle imprese ha avviato un processo di recupero rispetto al picco della crisi pandemica del 2020. Risulta interessante, pertanto, analizzare le dinamiche del fatturato 2021 anche rispetto a due anni prima<sup>59</sup>, osservando che la percentuale di aziende in crescita scende al 51,9%, mentre sale la percentuale di quelle che hanno rilevato un calo (il 40,4%) e di quante hanno mantenuto il fatturato stabile (il 7,7%). Il saldo fra le dichiarazioni di aumento e quelle di diminuzione è dunque ampiamente positivo fra il 2021 e l'anno precedente (+64,5%) ma si ferma a +11,5% allorquando si confrontino il 2021 e il 2019. Se si volge lo sguardo al resto d'Italia, la dinamica degli ultimi dodici mesi restituisce un andamento simile – il saldo fra dichiarazioni di aumento e diminuzione è pari al +66% - mentre rispetto a due anni prima sembra rilevarsi un gap minore, con un saldo pari al +28%.

È evidente che la dinamica di crescita nell'ultimo anno è stata di netto recupero per molte imprese ma non per tutte: il 47,5% delle rispondenti ha registrato una crescita del fatturato oltre il 20%, ma per quasi un quarto delle imprese (il 23,5%) l'incremento non ha superato il 5% rispetto ad un anno prima. Inoltre, fra quante hanno rilevato un calo, la percentuale più elevata (il 6%) ha dichiarato una diminuzione superiore al 20%. Se il paragone viene effettuato prendendo in considerazione l'anno 2019, il segmento modale del campione risulta quello con un aumento del fatturato inferiore al 5% e, al contempo, incrementa la presenza di imprese con performance negative in tutte le fasce di ricavi considerate.

<sup>58</sup> Nell'ultima edizione dell'indagine, sono stati considerati per la prima volta anche i mercati del motorsport e dei servizi per la mobilità nella ripartizione del fatturato automotive aziendale.

<sup>59</sup> Si tenga presente che, in questa edizione dell'Osservatorio, è stato effettuato un paragone dell'andamento di fatturato 2019 rispetto al 2021 per lo stesso gruppo delle imprese rispondenti.

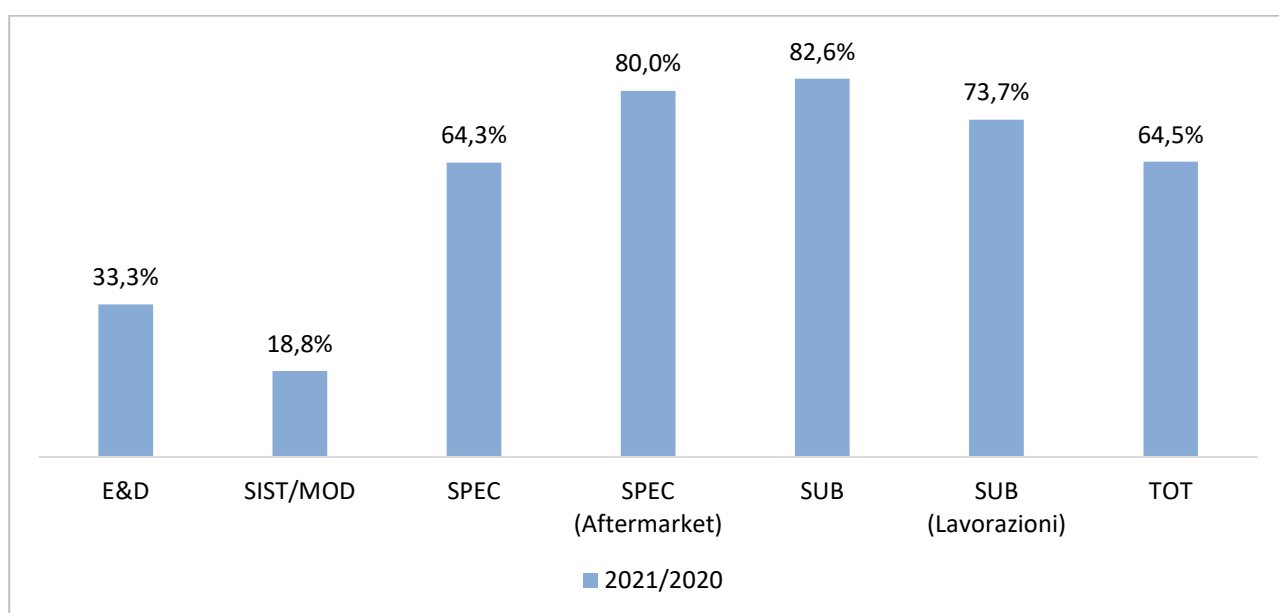
**Figura 4.3 Andamento del fatturato (% di imprese)**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Un affondo per categoria di fornitura aiuta a comprendere come si sia mossa la filiera piemontese al suo interno e quali segmenti di essa abbiano sofferto maggiormente la recente crisi economica. Nel corso dell'ultimo anno, tutte le categorie hanno visto prevalere dichiarazioni di aumento del fatturato rispetto a diminuzioni: questo è più evidente in particolare fra subfornitori, subfornitori delle lavorazioni e specialisti aftermarket, dove il saldo fra le imprese che dichiarano un incremento e quante rilevano una contrazione è decisamente superiore al dato complessivo. Gli specialisti registrano una dinamica simile a quella media, mentre fra sistemisti e modulist, così come fra le imprese di E&D, il saldo è più contenuto.

**Figura 4.4 Saldo fra dichiarazioni di aumento e diminuzione del fatturato per categoria di fornitura (% di imprese)**

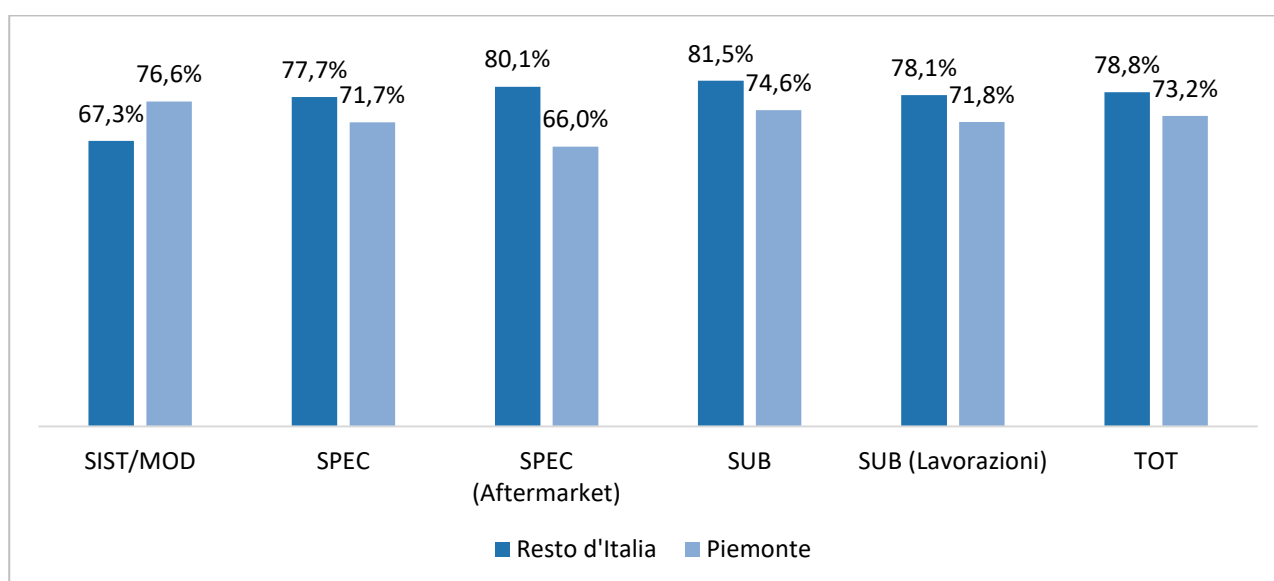


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022



A completamento di questa fotografia, si inserisce il dato relativo alla percentuale di saturazione degli impianti produttivi. Nel 2021, il valore medio per le imprese piemontesi è pari al 73,2%, ancora inferiore al dato relativo alle altre regioni italiane (78,8%). Dopo il crollo del 2020, con una saturazione media pari al 67%, la capacità produttiva dell'ultimo anno in Piemonte è tornata vicina al 75% del 2019, ma è ancora inferiore al valore di tre anni fa (il 78%). A raggiungere le percentuali più elevate sono state le imprese della subfornitura e i sistemisti e modulist, mentre il livello è rimasto decisamente più contenuto, soprattutto rispetto al resto d'Italia, per la categoria degli specialisti aftermarket. In particolare, è risalita la percentuale di imprese con saturazione degli impianti superiore all'80% (dal 31% del 2020 al 47% del 2021), a sfavore di quante hanno dichiarato una percentuale inferiore al 50% (scese dal 45% di un anno fa al 29%).

**Figura 4.5 Livello medio di saturazione della capacità produttiva. Piemonte e resto d'Italia a confronto**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

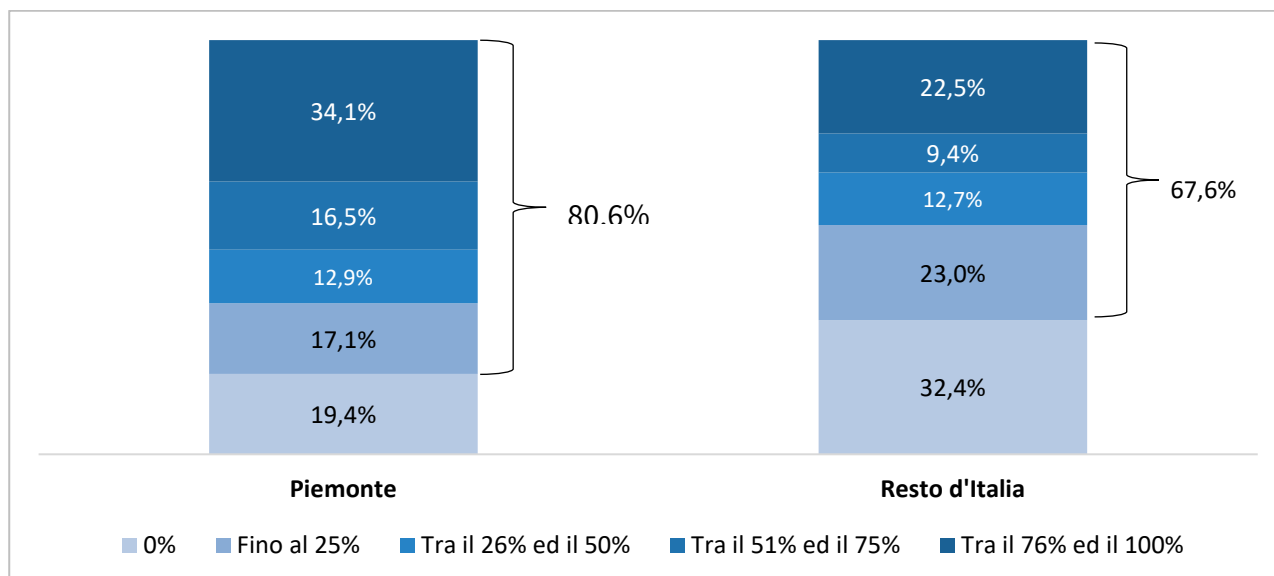
## 4.5 Il Gruppo Stellantis: dipendenza, opportunità e strategie future

I fornitori piemontesi sono da sempre connotati da una maggiore dipendenza da FCA, e tale peculiarità trova riscontro anche in riferimento ora al Gruppo Stellantis<sup>60</sup>: oggi quasi l'81% delle imprese rispondenti ha dichiarato che una parte del fatturato proviene dal nuovo costruttore - a fronte del 79% del 2021 - mentre nelle altre regioni d'Italia la quota, oggi pari a poco meno del 68%, l'anno prima era al 66%.

In termini economici, in Piemonte il ruolo del player internazionale continua a essere determinante: la casa automobilistica incide in media nella produzione per oltre il 49% del fatturato (il 61% se si considerano le sole imprese che hanno relazioni con il Gruppo in esame), quindici punti percentuale in più rispetto alla media degli altri territori italiani (il 34%).

<sup>60</sup> Considerato che l'indagine annuale dell'Osservatorio fotografa la filiera nell'anno appena passato, nel 2021 era stata mantenuta nel questionario utilizzato come strumento di rilevazione la domanda volta a valutare la misura del rapporto di fornitura, in forma diretta e indiretta, con FCA; con attenzione agli sviluppi che erano in atto, si era inoltre chiesto alle imprese piemontesi di esprimersi sull'entità della quota di fatturato delle vendite verso PSA nel 2020, per stimare il peso complessivo ipotetico di Stellantis.

**Figura 4.6 Fatturato automotive generato grazie a Stellantis. Piemonte e resto d'Italia (% di imprese)**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

I segmenti della filiera per i quali la parte di fatturato derivante da Stellantis rispecchia il dato medio, sono quelli legati alla subfornitura, mentre risulta meno incidente sulla composizione dei ricavi degli specialisti aftermarket. Le categorie dei sistemisti e modulist e degli specialisti mostrano ancora una radicata dipendenza dal costruttore, dal quale proviene rispettivamente il 59% ed il 58% del volume d'affari, mentre nel resto d'Italia risultano segmenti meno legati a Stellantis.

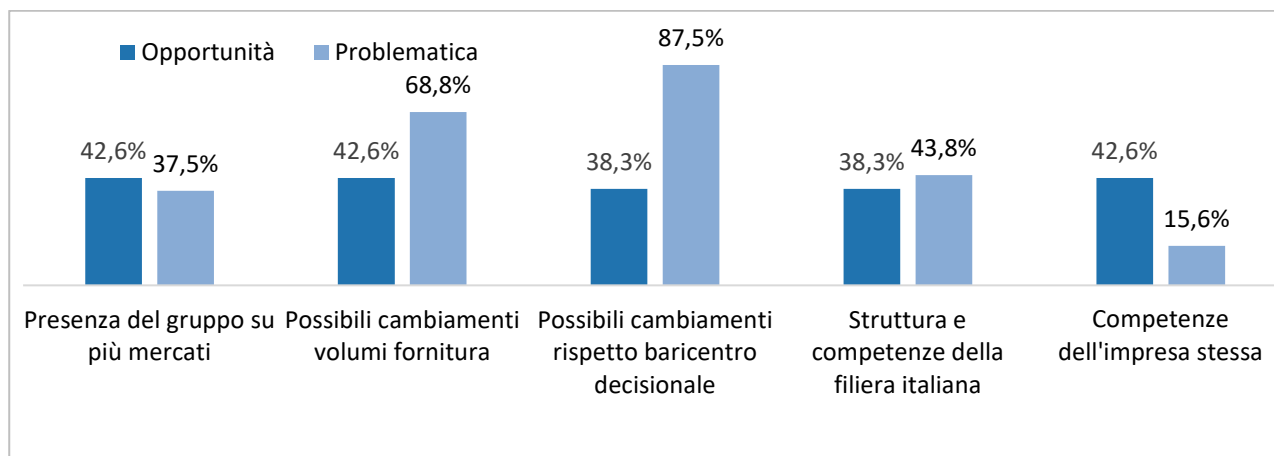
Del resto, la centralità che riveste il settore della componentistica nell'economia regionale è stata riconosciuta dal Gruppo Stellantis in occasione della presentazione del piano strategico "Dare Forward 2030".

Nella primavera del 2022, il costruttore ha espresso con gli stakeholder del territorio la volontà di continuare ad investire nella regione, sulla scia del "Turin Manufacturing District", per fare del capoluogo piemontese non solo un polo di produzione di veicoli e il cuore del design dei marchi italiani di Stellantis, ma anche il centro di competenza ingegneristico internazionale per l'elettrificazione.

Anche a fronte di questi investimenti previsti dalla casa automobilistica, sebbene resti importante la percentuale dei fornitori piemontesi che non sa se la nascita del Gruppo Stellantis possa essere o meno un vantaggio per la propria attività (il 56% dei rispondenti), tra chi si è espresso, prevale il numero di imprese che ne ha colto una potenziale opportunità di crescita (il 59,5%). A essere particolarmente ottimista è il segmento degli E&D (l'80% dei rispondenti); per contro, sono più cauti i fornitori di moduli e sistemi integrati, dove la percentuale si ferma al 46,2%.

Tra le imprese che hanno affermato che l'avvento di Stellantis può rappresentare una problematica (il 40,5%), i possibili cambiamenti rispetto al baricentro decisionale e ai volumi della fornitura si confermano le prime due preoccupazioni. Sul fronte opposto, i primi tre fattori che influenzano positivamente i rispondenti sono le competenze dell'impresa stessa, i possibili cambiamenti dei volumi della fornitura e la presenza del gruppo su più mercati.

**Figura 4.7 Fattori che influenzano le aspettative delle imprese rispetto all'operazione Stellantis\* (% di imprese)**



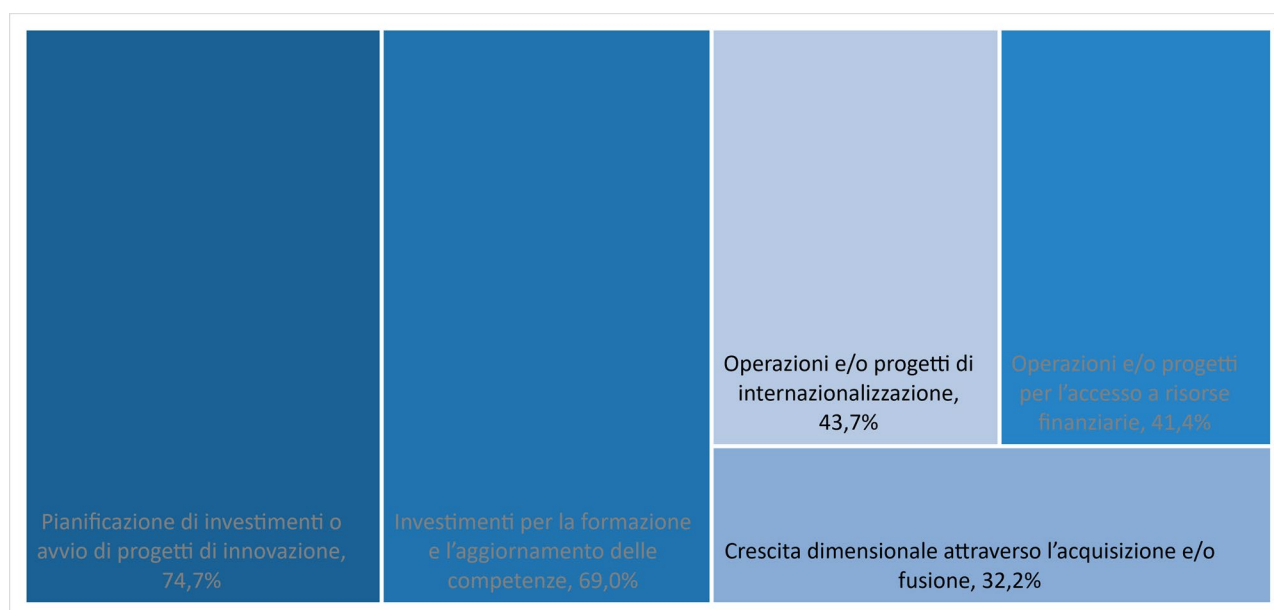
\*Somma voti elevati (4 e 5) per chi si è espresso a favore di un'opportunità o di una problematica.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Se è vero che più di un'impresa su due non ha intenzione di attuare modifiche strutturali o organizzative nella propria attività a seguito della nascita di Stellantis, d'altro canto il 47,8% dei fornitori piemontesi (il 45,4% nelle altre regioni) ha invece dichiarato di voler intraprendere almeno un cambiamento.

Pianificare investimenti o avviare nuovi progetti di innovazione sono le prime azioni che le imprese regionali hanno effettuato o vogliono intraprendere entro il prossimo anno, insieme alla formazione e all'aggiornamento delle competenze dei propri dipendenti. Meno rilevante risulta la crescita dimensionale dell'impresa attraverso operazioni di acquisizione e/o fusioni di altre imprese.

**Figura 4.8 Azioni intraprese/da intraprendere a seguito della nascita di Stellantis (% di imprese)**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

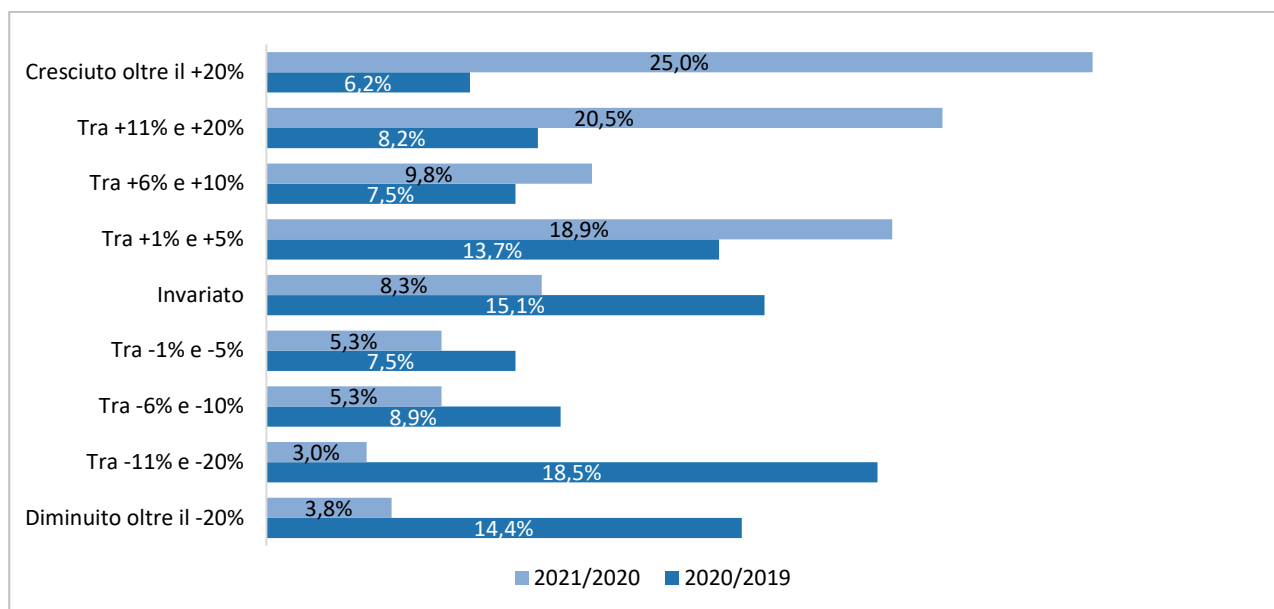
## 4.6 La proiezione internazionale delle imprese

Dopo un triennio di contrazione delle vendite estere piemontesi del settore automotive<sup>61</sup>, il 2021 si chiude con una crescita: con 8,2 mld di euro, le esportazioni regionali registrano un +32,6% rispetto al 2020, trend che si conferma anche a livello nazionale dove l'incremento, sebbene più contenuto, raggiunge il +13,8%.

La ripresa delle esportazioni è imputabile a una crescita più o meno sostenuta di tutti i gruppi che compongono il settore: dall'export di autoveicoli (+49,3%), a quello di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (+13,3%) e di parti e componenti (+22,7%), che continuano a rappresentare oltre il 56% delle vendite regionali oltre confine. Il Piemonte si conferma la prima regione italiana per valore delle esportazioni di componentistica, con il 33,7% del totale nazionale, seguita dalla Lombardia (il 22,5%) e dall' Emilia-Romagna (il 13,9%). I dati del primo trimestre del 2022 confermano la crescita delle esportazioni del settore, nonostante il difficile momento che le imprese del comparto stanno attraversando.

I dati dell'Osservatorio rispecchiano gli andamenti regionali appena descritti: quasi il 79% delle imprese piemontesi ha esportato nel 2021 (dato in linea con quello delle altre regioni) e, tra queste, il 74,2% ha dichiarato di aver registrato nell'ultimo anno un incremento più o meno consistente del fatturato automotive derivato dalle vendite oltre confine (era il 35,6% nel 2020); il saldo tra dichiarazioni di aumento e di diminuzione del giro d'affari estero risulta ampiamente positivo (+56,8%) e nettamente superiore al risultato del 2020, quando si attestava a -13,7%. Ad aver registrato un incremento maggiore del fatturato estero sono stati i subfornitori piemontesi, dove ben l'86,1% ha dichiarato un aumento, seguiti dagli specialisti dell'aftermarket (il 77,8%) e dagli specialisti puri (il 70,5%).

Figura 4.9 Dichiarazioni di diminuzione, stabilità e aumento del fatturato estero (% di imprese)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

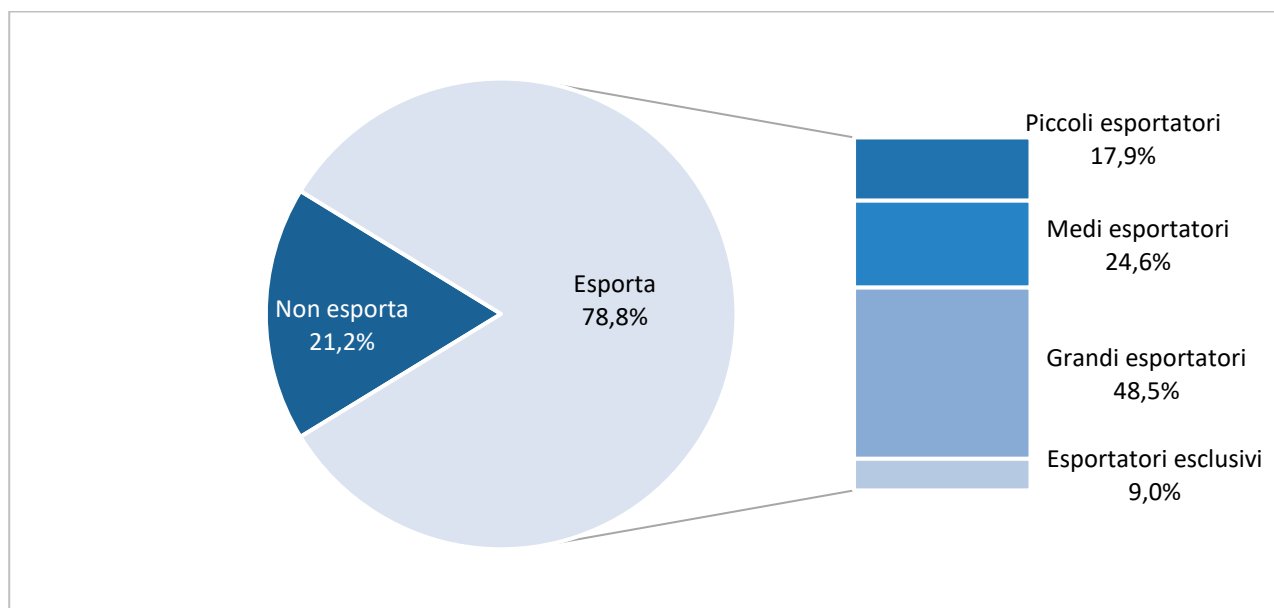
<sup>61</sup> Elaborazioni su dati di fonte ISTAT, Banca dati "Coeweb", secondo la classificazione dell'attività economica ATECO 2007, codici 29.1 (Autoveicoli), 29.2 (Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi) e 29.3 (Parti e accessori per autoveicoli e loro motori).

Rispetto all'anno passato, è quasi triplicata la percentuale di imprese che hanno registrato un aumento del fatturato estero superiore all'11%; per contro, solo il 6,8% ha confermato una diminuzione superiore a dieci punti percentuale (contro il 32,9% del 2020). Le buone performance si traducono in una crescita media del fatturato estero piemontese pari al +13,8% rispetto al 2020, superiore a quello del resto d'Italia (+10,3%). Il trend migliore si è riscontrato tra gli E&D, la cui variazione del fatturato estero si attesta al +25,7%: un riconoscimento della specializzazione espressa dal territorio nella progettazione e prototipazione, campo in cui le elevate competenze territoriali vengono spesso richieste all'estero.

Nonostante la ripresa complessiva dell'export, rimane stabile la quota di fatturato che deriva da esso (il 41%); tra i vari fornitori, raggiunge un valore più elevato della media complessiva tra gli specialisti dell'aftermarket (il 46,7%) e tra i subfornitori (il 43,6%).

Se si guarda al grado di intensità delle vendite estere regionali nel 2021, il 42,5% delle imprese esportatrici genera grazie all'export una quota di fatturato inferiore al 50%. Rispetto al passato, si è azzerato il gap con le altre regioni italiane per questa categoria: se oggi anche negli altri territori il bacino di piccoli e medi esportatori si attesta al 41,6%, nel 2019 toccava il 37% (contro il 49% del Piemonte).

**Figura 4.10 Imprese piemontesi esportatrici e grado di intensità dell'export**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022.

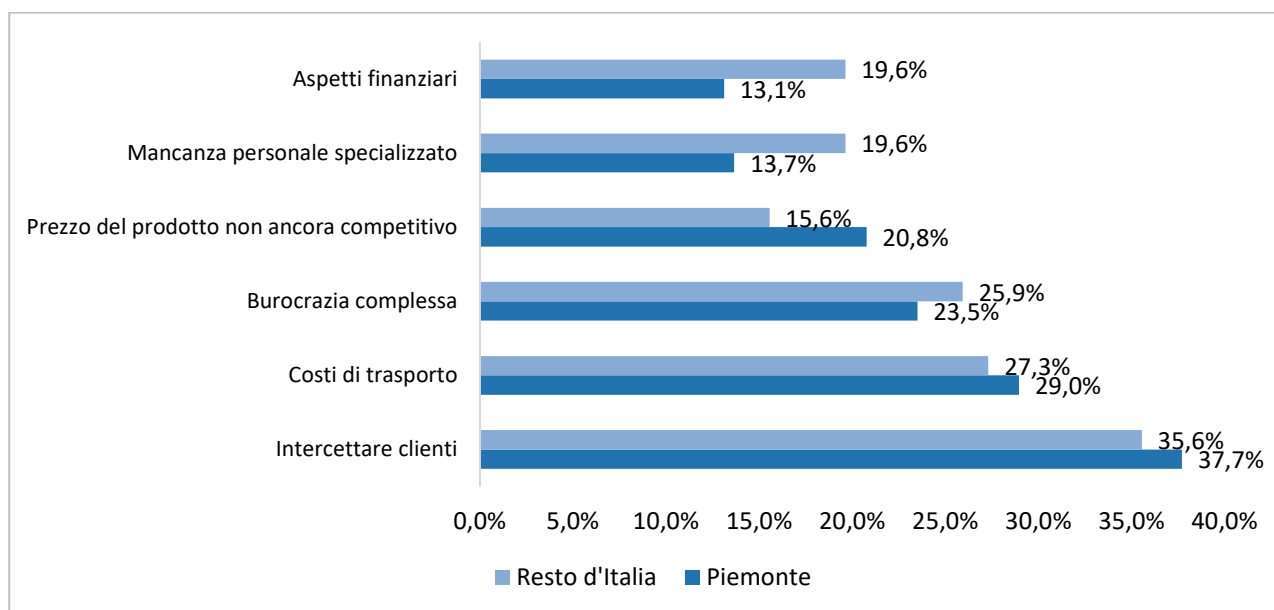
Ben il 78,3% dei fornitori piemontesi che hanno esportato nel 2021, ha avuto tra i principali clienti esteri gli OEM tedeschi; seguono, distanziati, gli OEM francesi (escluso Stellantis; il 34,2% delle imprese esportatrici) e gli OEM americani (il 21,1%). D'altro canto, se si considerano i primi tre Paesi esteri in cui le imprese hanno dichiarato di voler concentrare in futuro i propri sforzi commerciali (il 59% delle rispondenti), Francia, Germania e U.S.A. si collocano rispettivamente nelle prime tre posizioni. Più in generale l'EMEA<sup>62</sup> rimane, rispettivamente con l'86,7% e l'80% delle citazioni, la

<sup>62</sup> Così come a livello italiano, l'analisi, in continuità con le passate edizioni, considera le tre principali aree geografiche adottate in campo economico-industriale: EMEA (Europe, Middle East, and Africa); LATAM (Latin America); APAC (Asia Pacific Region) - e l'area afferente al NAFTA (North American Free Trade Agreement, stipulato fra Stati Uniti, Canada e Messico). Il Messico, che rientrerebbe sia nel LATAM sia nel NAFTA, è stato qui considerato solo in quest'ultima aggregazione per evitare duplicazioni nei conteggi delle citazioni del Paese.

principale area macroeconomica dove far convergere sia i prossimi investimenti commerciali, sia quelli produttivi. Tra le imprese che hanno dichiarato di voler investire nella produzione oltre confine (il 25,7%), dopo Germania e Francia, i primi Paesi dove si concentreranno i futuri investimenti dei fornitori piemontesi sono U.S.A. e Cina.

Così come nel passato, i fornitori piemontesi hanno individuato il principale freno all'export nella difficoltà di conoscere nuovi o più clienti all'estero (il 37,7% dei valori elevati). I problemi logistici (costi di trasporto) e la burocrazia sono rispettivamente la seconda e terza causa di ostacolo alle vendite estere, difficoltà espresse anche dai fornitori delle altre regioni italiane.

**Figura 4.11 Fattori che frenano le esportazioni\*. Piemonte e resto d'Italia e confronto**



\*Somma voti elevati (4 e 5) in una scala da 1-per nulla a 5- molto.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

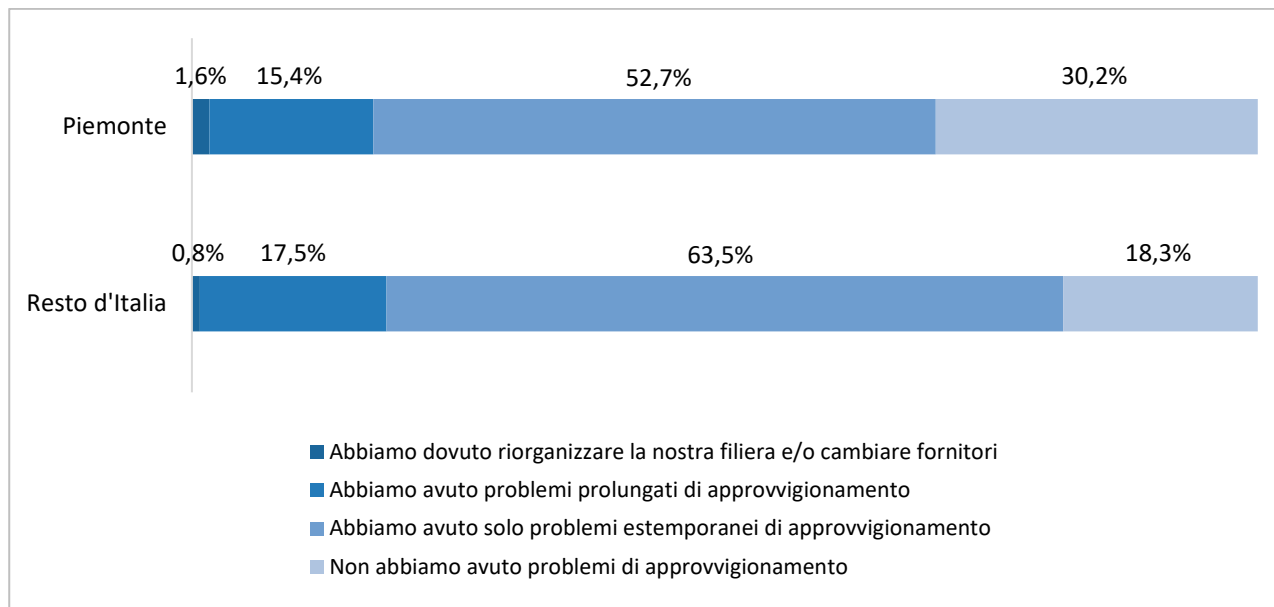
## 4.7 Effetti della crisi pandemica, strategie di sviluppo e previsioni per il 2022

Le molteplici incertezze connesse al prossimo futuro hanno richiesto anche quest'anno di indagare gli effetti della crisi pandemica, ma anche di guardare alle previsioni delle imprese piemontesi per il 2022 e alle loro strategie di sviluppo nel medio termine, a fronte degli attuali scenari economici e geopolitici internazionali.

Pur con evidenti reazioni innescate dalla pandemia, nell'ultimo anno la filiera regionale ha dimostrato almeno in parte la sua robustezza. Il 30% delle imprese piemontesi ha dichiarato di non aver avuto alcun problema di approvvigionamento e poco meno del 53% ne ha rilevati solo di carattere estemporaneo. Nel resto d'Italia queste due percentuali sono più sbilanciate a favore della seconda (pari al 63,5%), ma anche qui resta più limitato il peso di quante hanno subito problemi di approvvigionamento prolungati nel tempo o di quante si sono viste costrette a riorganizzare la filiera e la catena di fornitura.

Quello che invece distingue il territorio piemontese è che, laddove siano emerse difficoltà di approvvigionamento, questa ha riguardato principalmente i rapporti con i fornitori italiani (per il 56% delle rispondenti), a fronte del 52% delle imprese insediate in altre regioni italiane che, al contrario, hanno manifestato problemi soprattutto con fornitori esteri.

**Figura 4.12 Robustezza della filiera e problemi di approvvigionamento. Piemonte e resto d'Italia a confronto**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

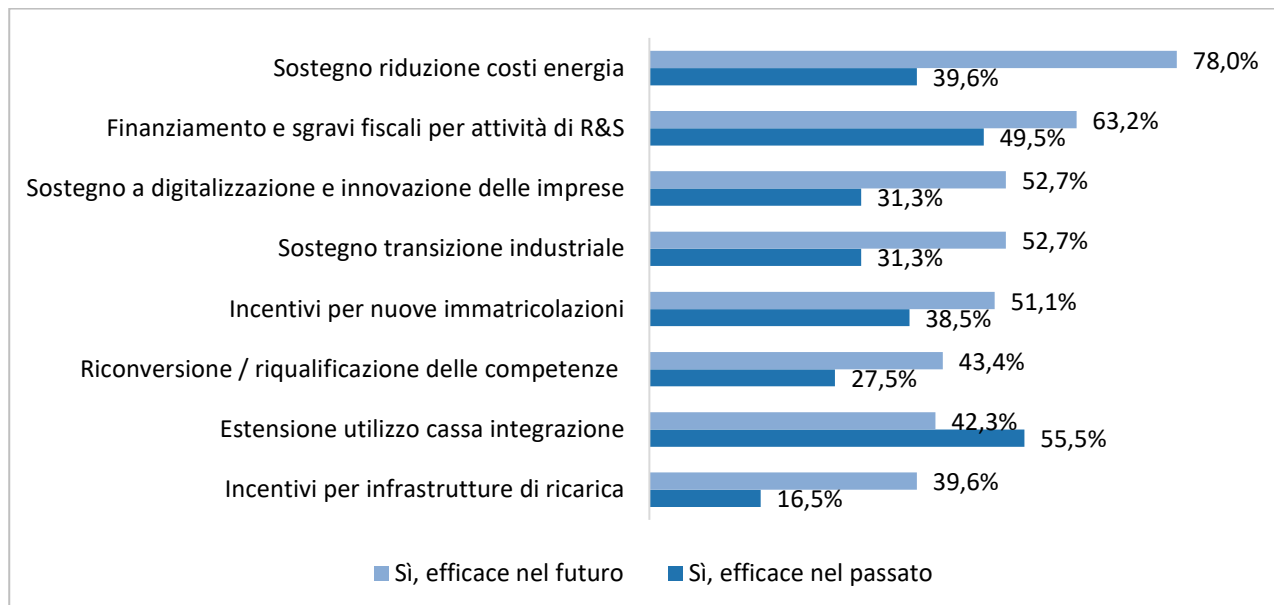
Fra quante hanno dovuto rimediare ai problemi di approvvigionamento, la soluzione prevalente è stata trovata mediante il ricorso complementare ad altri fornitori esteri e italiani (così per il 61,7% delle imprese e il 73,4% di quelle insediate fuori regione); tuttavia, una percentuale di imprese importante non ha trovato soluzione alle sue difficoltà, con la conseguente necessità di dover sospendere la produzione (l'11,3% della filiera piemontese, contro al 5,1% del resto d'Italia).

D'altro canto, a seguito della pandemia, in Piemonte un'impresa su due ha dovuto intraprendere una generale revisione della strategia aziendale. Tra le misure adottate, oltre il 53% di queste imprese, ha attuato una riduzione o revisione degli investimenti pianificati in precedenza, benché sia anche rilevante la quota di quante hanno scelto di operare una diversificazione produttiva in base ai nuovi trend del settore (il 33%) o di inserirsi in nuovi comparti industriali per diversificare il rischio aziendale (il 30%). Poco meno di un quarto delle imprese ha avuto l'esigenza di ridurre il personale e solo una quota residua (il 3% circa) ha dovuto procedere alla chiusura di uno o più stabilimenti.

In risposta alle situazioni di difficoltà contingenti, fra le misure di sostegno alla filiera automotive intraprese dalle istituzioni pubbliche, l'estensione dell'utilizzo della cassa integrazione (il 55,5% delle rispondenti) è risultata più efficace di altre, affiancata dalle misure di finanziamento e introduzione di sgravi fiscali per le attività di ricerca e sviluppo. È però interessante notare che, guardando al prossimo futuro, le imprese valutano di maggior utilità anche altre misure, nel recente passato meno considerate. Se è vero che si rafforza l'opinione che il finanziamento delle attività di R&S è centrale (per il 63,2% delle imprese), è ancor più condivisa anche la necessità di sostenere la riduzione dei costi dell'energia, in questi ultimi mesi in costante aumento (il 78%). Cresce anche l'importanza del sostegno alle iniziative di digitalizzazione e innovazione delle imprese (nuovo Piano di Transizione

4.0), così come il favore per la creazione di un fondo di sostegno per la transizione industriale del settore e per l'erogazione di incentivi per le immatricolazioni di nuovi autoveicoli.

**Figura 4.13 Efficacia delle misure di sostegno alla filiera automotive intraprese dalle Istituzioni pubbliche (% di imprese)**

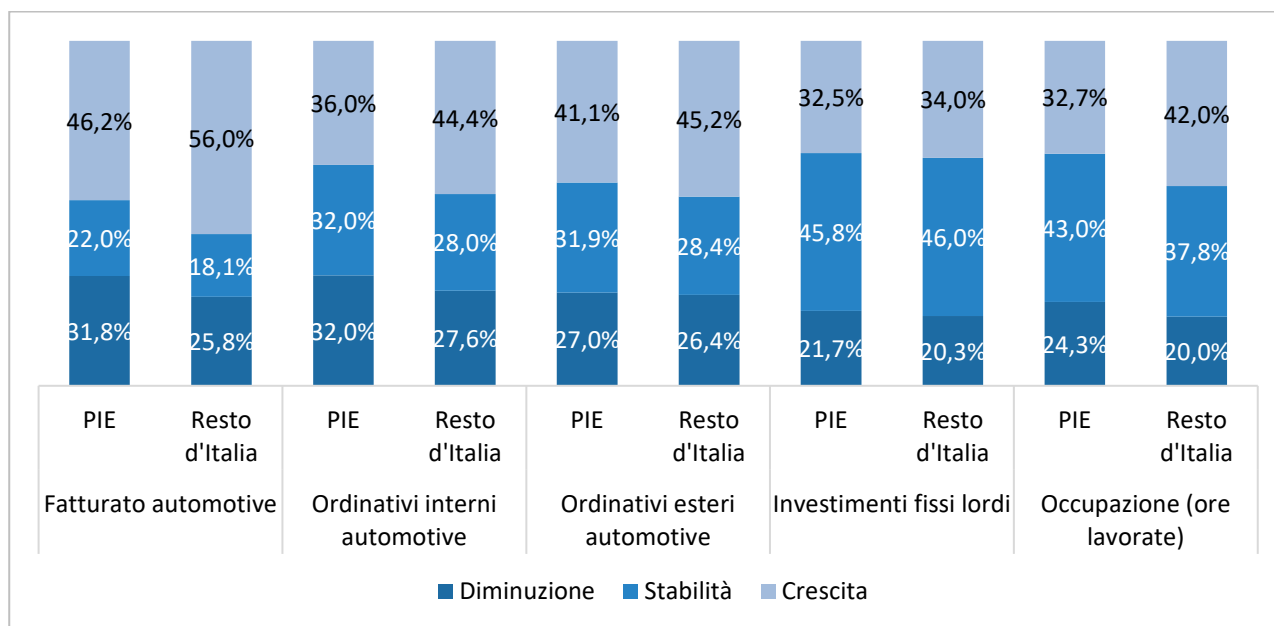


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nel 2021 le previsioni delle imprese piemontesi relative alla dinamica dei principali indicatori economici - fatturato, ordinativi e occupazione - lasciavano intravedere evidenti segnali di recupero rispetto all'anno precedente, mentre il 2022 porta con sé una maggiore cautela, che peraltro distingue la filiera regionale anche a confronto con il resto dell'Italia. Traspone maggior ottimismo dalle previsioni su fatturato ed export, per i quali rispettivamente il 46% e il 41% delle rispondenti considera prevedibile un aumento a confronto con l'ultimo anno, mentre è inferiore la quota di imprese che ritengono probabile una crescita degli ordinativi interni (il 36%), dell'occupazione e degli investimenti fissi lordi (entrambi pari al 33%); per questi due ultimi indicatori è prevalente l'opinione che il 2022 sarà caratterizzato da un andamento stazionario. In generale, comunque, in Piemonte emerge un atteggiamento meno fiducioso che nelle altre regioni italiane, dove invece la percentuale di imprese che ritiene possibile un'ulteriore crescita è più elevata, spesso di diversi punti percentuale, come per il fatturato (il 56% delle imprese), gli ordinativi interni (il 44%) e l'occupazione (il 42%).



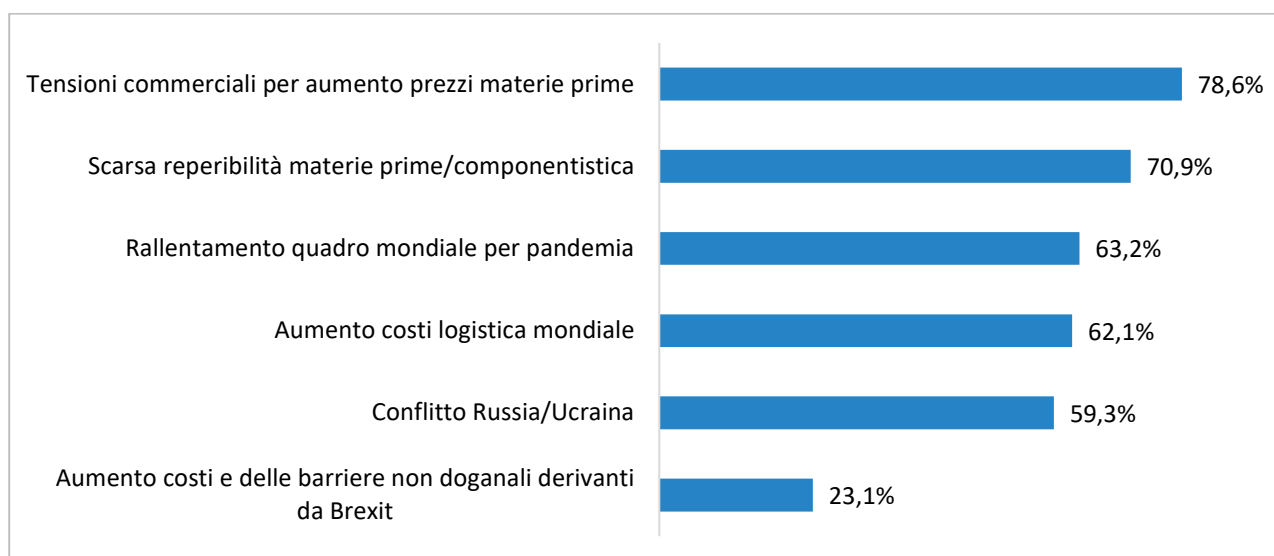
**Figura 4.14 Previsioni per il 2022 rispetto al 2021 dei principali indicatori economici dell'impresa con riferimento alla produzione automotive. Piemonte e resto d'Italia a confronto**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Nel prossimo biennio, la strategia di sviluppo imprenditoriale potrebbe essere influenzata dal perdurare delle tensioni commerciali e politiche derivanti dall'aumento dei prezzi delle materie prime (es. acciaio, materie plastiche, alluminio, energia elettrica, gas, etc.) e dalla scarsa reperibilità di componentistica o di materie prime (es. microprocessori dei componenti elettronici, semiconduttori, etc.). È condivisa l'opinione che anche il rallentamento del quadro economico mondiale, a seguito della pandemia, possa ancora condizionare il prossimo futuro, così come l'aumento dei costi della logistica e le tensioni e le misure sanzionatorie conseguenti al conflitto russo – ucraino.

**Figura 4.15 I fattori di influenza della futura strategia di sviluppo imprenditoriale (% di imprese)**



\* Somma voti elevati (4 e 5) in una scala da 1-per nulla a 5- molto

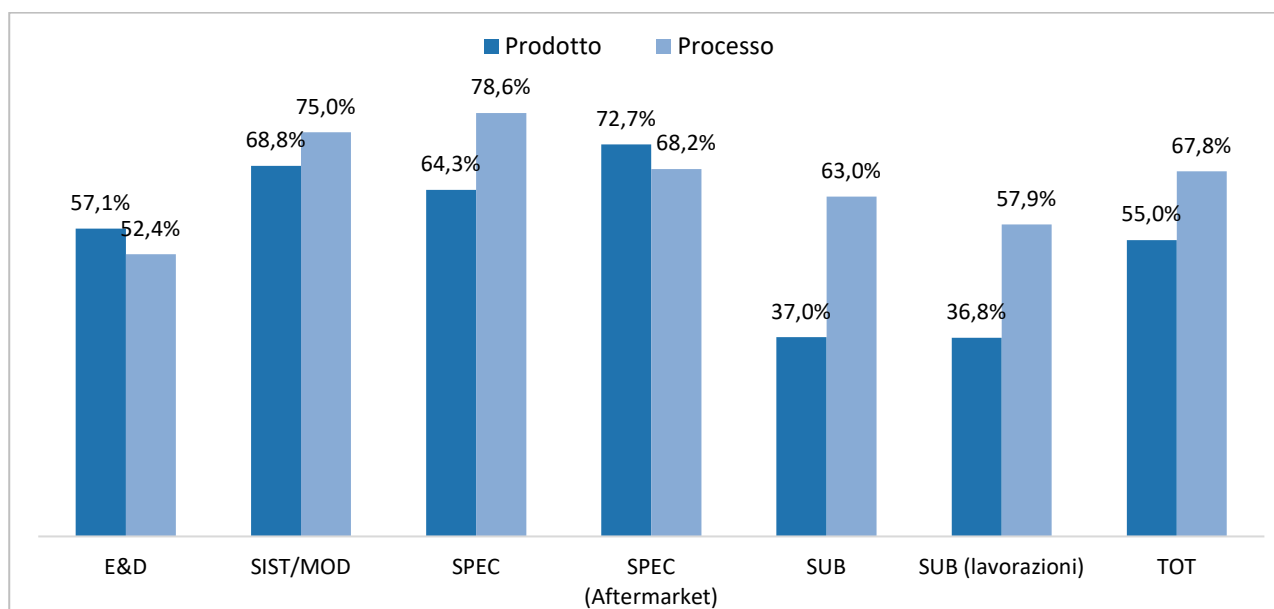
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

## 4.8 L'orientamento all'innovazione

In questa fase di progressiva transizione tecnologica, ma anche di forte incertezza sul mercato, le imprese piemontesi che nel 2021 hanno investito parte del fatturato in ricerca e sviluppo rappresentano poco più del 63% del totale e la quota resta la stessa (di poco inferiore) se si considerano le rispondenti che impiegano almeno l'1% degli addetti in R&S; sono percentuali simili a quelle rilevate un anno fa e confermano una più contenuta spinta ad innovare rispetto alle altre regioni italiane.

Anche l'incidenza delle imprese che hanno adottato innovazioni di prodotto e/o processo al loro interno<sup>63</sup> nel 2021 rimane stabile (il 78%), consolidando il valore che si è andato definendo nel corso dell'ultimo biennio; nel resto d'Italia, l'incidenza delle imprese innovative resta in media leggermente più accentuata (pari all'80%). L'innovazione di prodotto ha riguardato il 55% delle imprese, con prevalenza fra queste di quante hanno innovato prodotti già presenti sul mercato (il 60%), rispetto a chi ha realizzato prodotti nuovi per il mercato di riferimento dell'impresa (il 52%).

Figura 4.16 Innovazioni di prodotto o di processo per segmento di appartenenza (% di imprese)



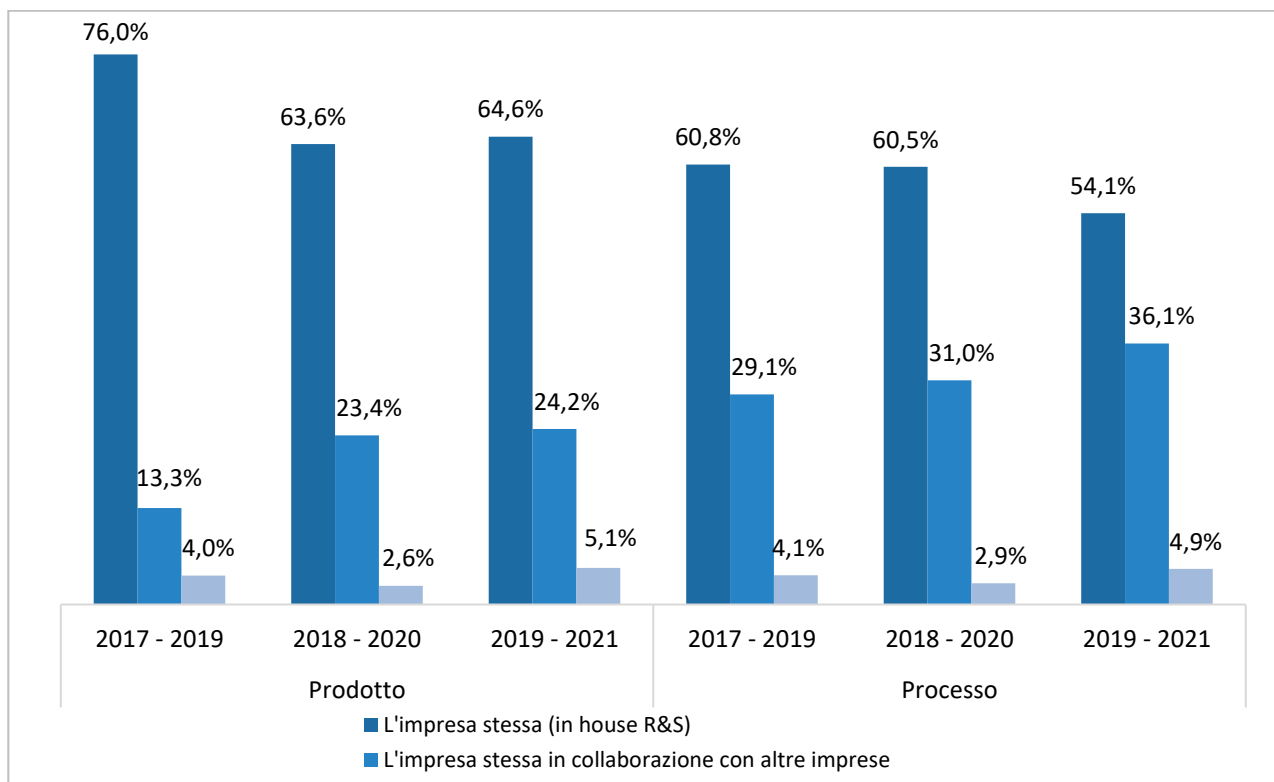
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

La percentuale di rispondenti che ha sviluppato innovazioni di processo sale al 67,8%, con una preferenza per l'introduzione di processi di produzione tecnologicamente nuovi o significativamente migliorati (il 76% delle imprese) e per le attività di supporto riguardanti la gestione degli acquisti, le attività di manutenzione, la gestione dei sistemi informatici e amministrativi e le attività contabili (il 73%). Meno diffuse risultano le innovazioni di processo destinate a sistemi di logistica, metodi di distribuzione o fornitura all'esterno di semilavorati, prodotti o servizi tecnologicamente nuovi (il 25%).

Benché nel tempo abbia subito un ridimensionamento, prevale sempre l'innovazione progettata in-house, e coinvolge ancora oltre il 54% delle imprese nelle innovazioni di processo e quasi il 65% nelle innovazioni di prodotto. Tuttavia, si è consolidato gradualmente anche il ricorso a collaborazioni esterne, in particolare quelle sviluppate con altre imprese.

<sup>63</sup> La percentuale tiene conto di tutte le imprese che hanno effettuato almeno un'innovazione di prodotto o di processo.

**Figura 4.17 I soggetti che hanno sviluppato innovazioni di prodotto o di processo (% di imprese)**

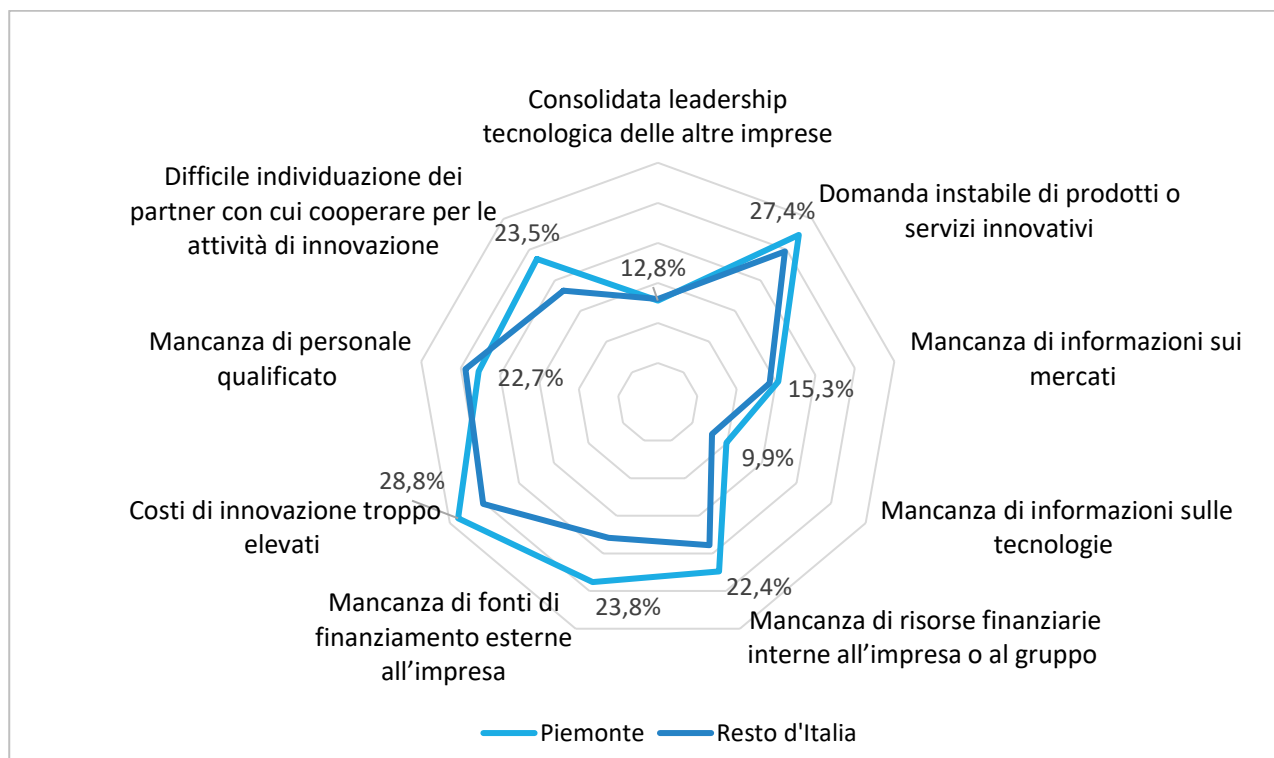


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotiva italiana 2022

Non a caso, infatti, circa un terzo delle imprese rispondenti ha in essere o prevede di instaurare collaborazioni con altre imprese proprio al fine di sviluppare progetti di innovazione, ricerca e sviluppo: fra queste, il 23% prevede collaborazioni entro i confini della filiera e un'ulteriore 9,4% guarda anche ad altri settori. Ad esse si aggiunge anche chi ha interesse nello specifico a fare rete per sviluppare prodotti su nuovi domini tecnologici (un quarto delle imprese rispondenti). L'innovazione non rappresenta il motore esclusivo che muove verso relazioni con altre imprese: quasi sei rispondenti su dieci hanno obiettivi specifici che li inducono a sviluppare collaborazioni orientate, in particolar modo, ad integrare la gamma di prodotti e servizi con quelli di altre aziende (il 38%) e a favorire l'efficiamento dei costi (il 40%).

Nel territorio piemontese, l'ostacolo più frequente all'innovazione resta di natura economica: le imprese ritengono i costi d'innovazione troppo elevati (il 28,8% delle rispondenti), oltre a rilevare una mancanza di risorse finanziarie esterne (il 23,8%) o interne all'impresa (il 22,4%). Altra barriera significativa è data da una domanda di prodotti e servizi innovativi reputata da oltre il 27% delle imprese ancora troppo instabile; diffusa anche la difficoltà di individuare partner con cui cooperare e la mancanza di personale qualificato.

**Figura 4.18 Principali ostacoli all'innovazione. Piemonte e resto d'Italia a confronto (% di imprese)**



\* Somma voti elevati (4 e 5) in una scala da 1-per nulla a 5- molto

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

## 4.9 Posizionamento delle imprese piemontesi e trend emergenti

La dinamica dei processi di innovazione è strettamente connessa alla trasformazione digitale e green della componentistica, anche per orientare la filiera piemontese verso produzioni ad alto valore tecnologico e di crescente interesse per il mercato.

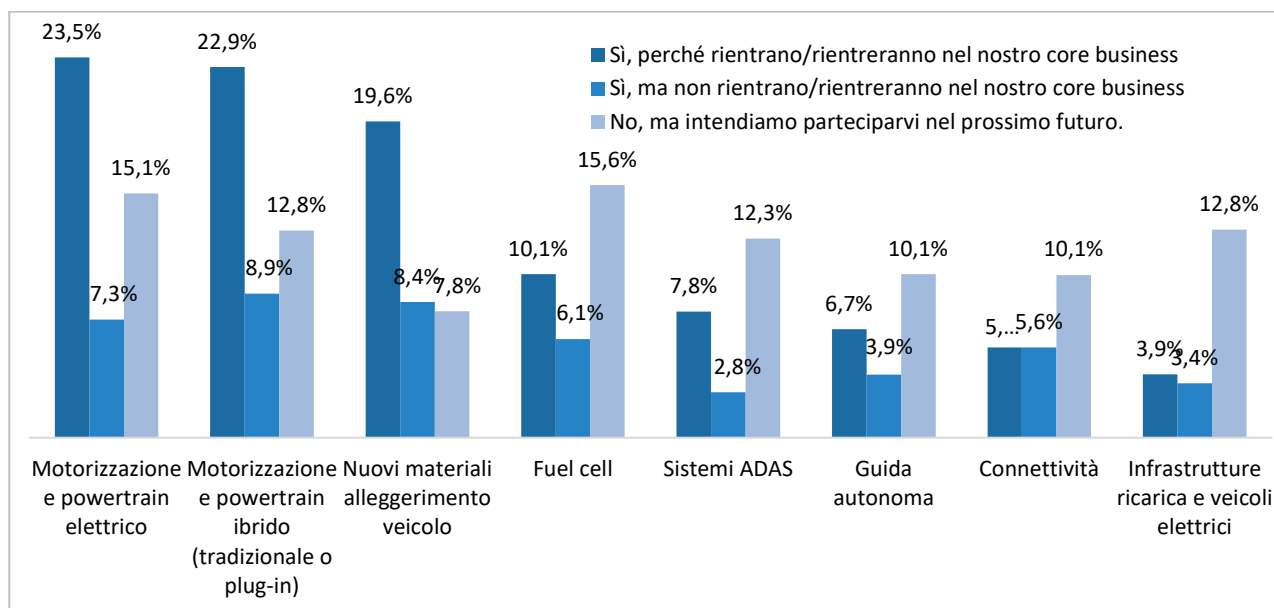
Più del 63% delle imprese ha già adottato soluzioni innovative in chiave Industria 4.0, mosso principalmente dalla necessità di rimanere competitivo rispetto alla concorrenza e da un generale e condiviso orientamento all'innovazione dell'impresa; un ulteriore 21%, che ancora non ha avviato queste progettualità, intende farlo nel prossimo futuro. In una prospettiva di medio termine, comunque, solo elettrico ed ibrido sembrano rappresentare un'opportunità significativa per aumentare la competitività dell'impresa (rispettivamente per il 27,7% e il 21,9% delle rispondenti), mentre negli altri casi l'innovazione tecnologica ha il ruolo di mantenere il posizionamento e il livello di competitività invariati, più che quello di accrescerli.

Si tenga conto del fatto che le imprese della filiera piemontese, sulla base dei prodotti che realizzano, si ritengono ancora posizionate in prevalenza sul mercato dei motori a combustione interna (benzina e diesel) e su quello dei veicoli con motore a metano e GPL (rispettivamente il 77% e il 43%). Sono ancora decisamente basse le percentuali di quante riconoscono di avere già un buon posizionamento sul mercato dei veicoli elettrici e ibridi (il 35,8%) o su quello dei veicoli fuel cell (il 19,7%)<sup>64</sup>.

<sup>64</sup> La domanda prevedeva di collocarsi su una scala da 1 ("Per nulla posizionata") a 5 ("Ben posizionata"). Le percentuali commentate fanno riferimento alla somma dei voti "elevati" (4 e 5).

Oltre la metà delle imprese (il 56,4%), nel corso del triennio 2019 – 2021, ha comunque preso parte a progetti di sviluppo prodotto che utilizzano alcune delle tecnologie caratterizzanti l'attuale transizione eco e tecno-logica. Ad oggi, sommando le percentuali di chi ha iniziato a lavorare sulle nuove tecnologie - che rientrano o meno nel loro core business - è evidente come le imprese abbiano direzionato gli sforzi a favore di progetti su motorizzazioni e powertrain ibridi (il 31,8%) ed elettrici (il 30,8%), ma anche nella ricerca di nuovi materiali destinati all'alleggerimento del veicolo e alla riduzione delle emissioni su motori a combustione interna (il 27,9%). Per il futuro, tuttavia, oltre che per questi ambiti di investimento, sembra crescere anche l'attenzione per gli altri, come il fuel cell (dove il 15,6% delle imprese intende avviare progetti), le infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici (il 12,8%) e i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS - il 12,3%).

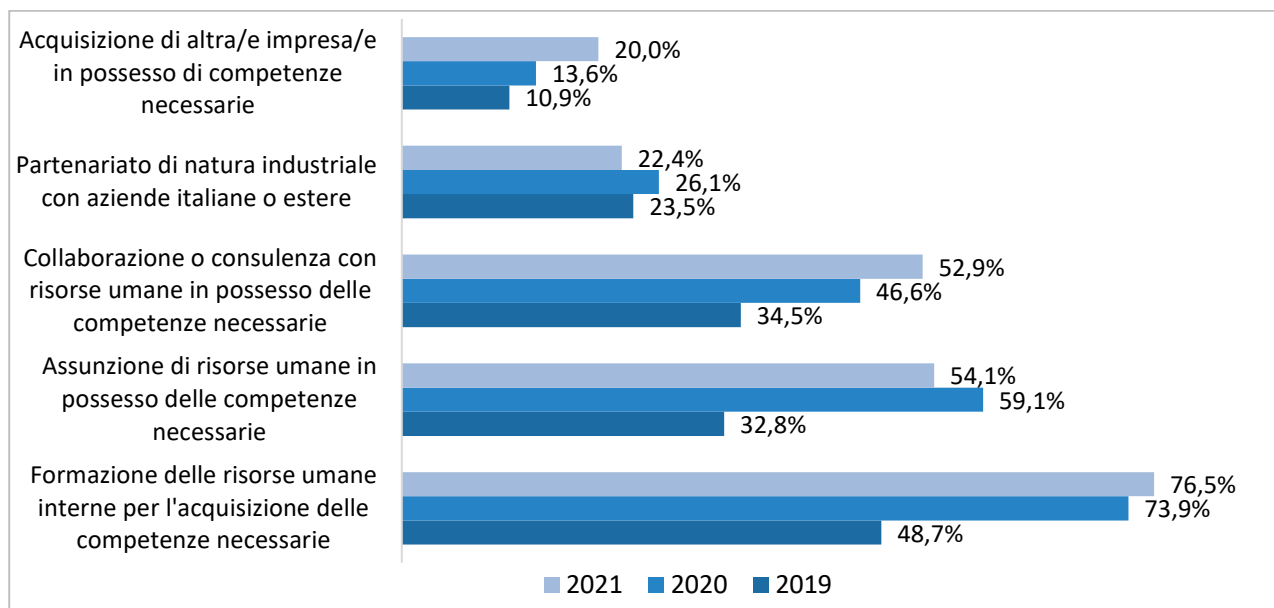
**Figura 4.19 Partecipazione a progetti di sviluppo prodotto (% di imprese)**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Al netto delle imprese che dichiarano di possedere già le competenze necessarie per lo sviluppo di questi progetti (il 16%), le restanti dichiarano di aver dovuto o di dover seguire dei percorsi ad hoc per reperire le risorse umane da destinarvi. Negli anni, si è accentuata la percentuale di imprese che hanno deciso di formare risorse umane interne per acquisire competenze (dal 48,7% del 2019 al 76,5% del 2021), ma anche quella di chi ha optato per nuove assunzioni (il 54,1%) o per collaborazioni o consulenze con risorse esterne facenti capo a università o centri di ricerca pubblici e privati (il 52,9%). Sebbene più contenuta, cresce anche l'incidenza delle acquisizioni di altre imprese in possesso delle competenze necessarie, mentre resta stabile la scelta di attivare partenariati di natura industriale con altre aziende.

**Figura 4.20 Reperimento di nuove risorse umane e competenze per progetti tecnologici (% di imprese)**



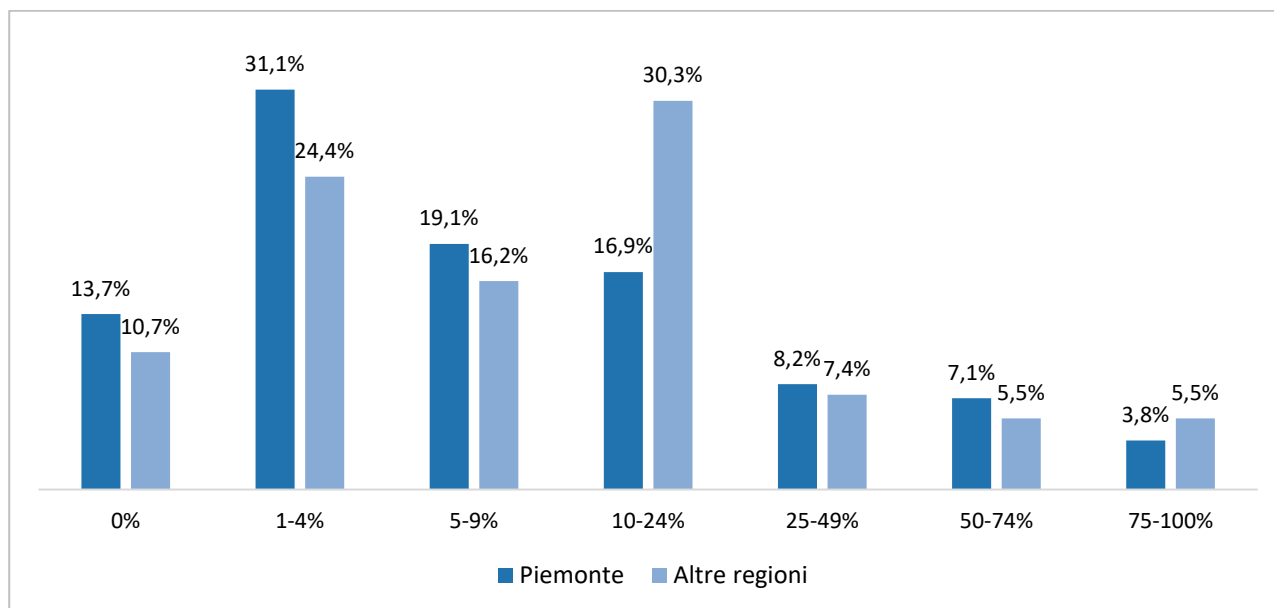
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

## 4.10 Le risorse umane: caratteristiche e competenze

Il bacino delle 183 imprese piemontesi rispondenti ha dichiarato, per l'anno 2021, oltre 25.400 addetti, di cui poco più di 18.000 (il 71%) impiegati nel comparto automotive; a questo insieme si aggiungono 2.329 lavoratori non alle dirette dipendenze (che hanno coinvolto il 62,8% dei fornitori piemontesi). Analizzando le imprese per specializzazioni, sono i fornitori di moduli e sistemi ad annoverare il maggior numero di addetti direttamente impiegati per il settore auto (l'87,5% della categoria ha oltre nove addetti su dieci occupati nel comparto) e, sul fronte opposto, sono i subfornitori delle lavorazioni a conteggiare il numero più esiguo (solo il 26% impiega oltre il 95% degli addetti per la componentistica).

Rimane invariata la percentuale delle imprese piemontesi che nel loro organico hanno almeno l'1% di personale laureato (l'86,3% contro l'88,0% del 2020), dato, tuttavia, leggermente inferiore a quello evidenziato nel resto d'Italia dove si raggiunge l'89,3%. Ciononostante, il gap tra il Piemonte e le altre regioni si azzerava se si considerano le imprese che hanno almeno la metà degli addetti laureati nel loro organico (il 19,1% nella regione, contro il 18,5% del resto d'Italia).

**Figura 4.21 Distribuzione imprese per classe percentuale di addetti laureati. Piemonte e resto d'Italia a confronto**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Correlata al numero di laureati vi è l'informazione riguardante gli addetti impiegati in attività di ricerca e sviluppo: se poco meno del 63% delle imprese piemontesi ha dichiarato di avere almeno un addetto coinvolto in attività di ricerca, questa percentuale sale al 94% se si considera il solo gruppo di rispondenti con almeno un impiegato laureato nell'organico.

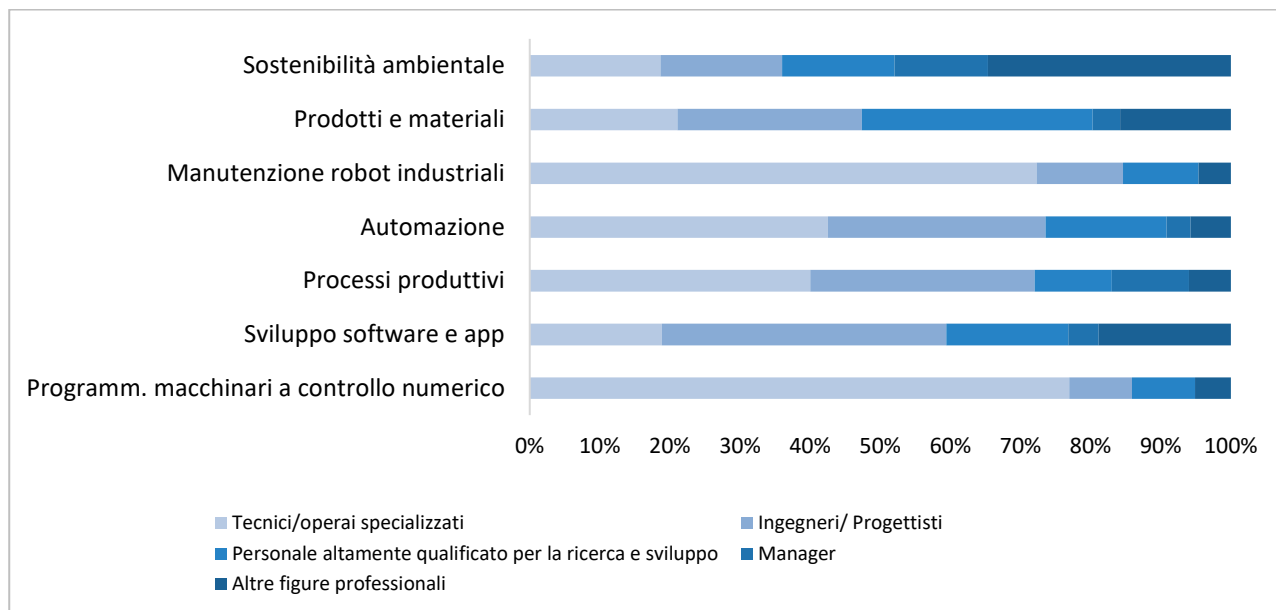
Sul fronte delle risorse umane, anche nell'edizione 2021 rimane centrale il tema delle competenze e delle figure professionali specifiche di cui le imprese avranno bisogno nel corso dei prossimi cinque anni nelle aree di attività più coinvolte nei processi di transizione: ben l'86,9% dei fornitori piemontesi (l'88,9% nelle altre regioni) ha affermato che necessiterà di nuove figure specializzate almeno in una funzione aziendale. Ad esprimere una maggiore necessità sono soprattutto le categorie degli specialisti (il 96,1%), seguite dagli E&D (l'88,9%); sul fronte opposto, si collocano i subfornitori delle lavorazioni (il 72,2%).

Gli operai/tecnici specializzati sono mediamente le figure professionali più ricercate dalle imprese: guardando alle aree aziendali, la loro presenza è maggiormente richiesta per la programmazione di macchinari a controllo numerico e la manutenzione dei robot industriali.

Rilevante sarà anche la figura degli ingegneri/progettisti, particolarmente importanti per le aree di sviluppo di software e app, dei processi produttivi e dell'automazione; per l'area "nuovi prodotti e materiali", la ricerca verterà in particolare su personale altamente qualificato per la R&S.

Le altre figure professionali - quali consulenti esterni - che mediamente sono meno ricercate, saranno invece fondamentali per l'area della sostenibilità aziendale (il 34,7% delle figure professionali ricercate per quest'ambito).

**Figura 4.22 Figure professionali ricercate dalle imprese nei prossimi cinque anni per area aziendale**



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Guardando al grado di difficoltà per area aziendale in cui sarà complicato reperire le nuove figure professionali, la ricerca di tali competenze è maggiormente difficoltosa in riferimento alle attività di programmazione macchinari a controllo numerico (il 37,1% dei rispondenti), di automazione (il 36,3%) e della manutenzione di robot industriali (il 35,4%), più facile nelle funzioni di sviluppo software e app e di sostenibilità ambientale.



## **5. Il settore Automotive nella Regione Lazio**

*Andrea Debernardis (Responsabile Gruppo Componenti, ANFIA, Torino, Italia)*

ANFIA, su incarico di Unindustria e della Camera di Commercio Frosinone Latina (quest'ultima tramite l'azienda speciale Informare) ha condotto tra la seconda metà del 2021 e l'inizio del 2022 un'indagine con il fine di analizzare caratteristiche e composizione della Filiera automotive nella regione.

Nelle pagine che seguono si riporta, su gentile concessione dei due Enti prima citati, una sintesi, dei principali aspetti emersi dalla ricerca, realizzata da ANFIA con la collaborazione del Prof. Davide Bubbico (Università di Salerno) e del team di lavoro di Unindustria.

La prima parte si concentra sulla filiera territoriale, la presenza dello stabilimento di Stellantis sul territorio e le interazioni con le aziende locali, ivi comprese le aziende della subfornitura.

Nella seconda parte del capitolo ci si concentra sui temi del territorio, il mondo della formazione (Università e scuole secondarie) e del lavoro.

### **5.1 Le aziende presenti sul Territorio**

L'universo di riferimento dell'indagine ha coinvolto complessivamente poco più di 80 aziende includendo anche una serie di realtà operanti nel settore delle attrezzature, sistemi di automazione ed impiantistica industriale, mentre sono circa 65 le società dedicate nello specifico alla produzione di sistemi, componenti, particolari per il settore automotive, servizi telematici e di progettazione.

Alcune di queste entità sono state costituite a seguito della costruzione dello stabilimento di Cassino di Fiat negli anni '70, mentre un altro impulso è derivato dai finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno che ha portato all'insediamento di aziende nella parte meridionale della Regione.

Nel corso dei decenni successivi ed, in particolare, dalla fine degli anni 90 le società presenti hanno ridotto in maniera progressiva la loro dipendenza dallo stabilimento di Cassino, con la creazione di un portafoglio clienti diversificato per il settore auto e con la realizzazione di forniture in settori industriali diversi.

La diversificazione settoriale è da ricondurre alle origini dell'impresa (dove in parte incide in zona il peso del comparto agricolo con conseguente fornitura di componenti a trattori e macchinari), alla volontà di fare fronte ai cali di fatturato derivanti negli anni dalla crisi del settore automotive in generale e dal rapporto con Stellantis sul territorio.

Si sono nel corso del tempo, consolidate specializzazioni in particolare per la produzione di componenti in gomma e plastica, con competenze sulle attività di stampaggio, mentre la minore presenza di aziende operanti nella meccanica di precisione e produzione di componenti motore tradizionali (cioè a combustione interna), rende le imprese presenti nel Lazio meno impattate dalla transizione industriale verso l'auto elettrica.

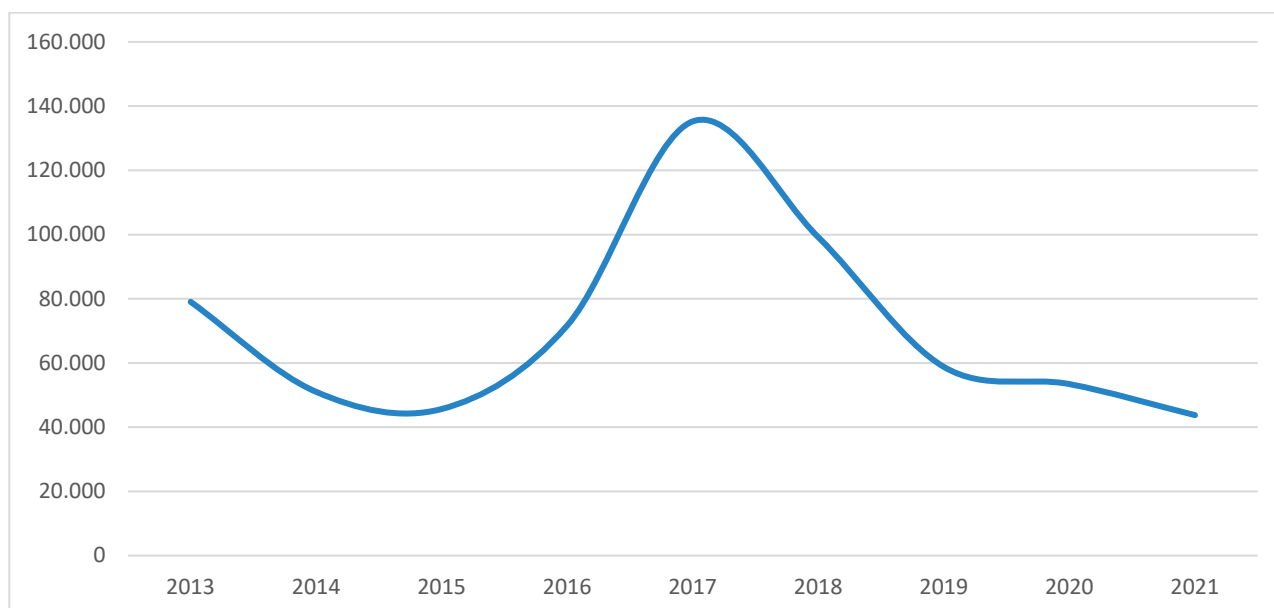
## 5.2 Lo stabilimento Stellantis e il suo indotto

Lo stabilimento di Piedimonte San Germano, nei pressi di Cassino, dal giugno del 2016 è stato dedicato ai modelli Alfa Romeo, con linee produttive per il modello Giulia, SUV Stelvio e Giulietta (quest'ultima prodotta fino al dicembre 2020).

Dal giugno di quest'anno è stata avviata la produzione del Maserati Grecale.

La figura 4.1 mostra l'andamento della produzione dello stabilimento dal 2013 al 2021. La crescita avvenuta tra il 2015 e il 2017 è da mettere in corrispondenza con il lancio dei nuovi modelli a marchio Alfa, che negli ultimi anni hanno però risentito di un progressivo calo delle vendite.

**Figura 5.1 Andamento della produzione dello stabilimento Stellantis di Cassino 2013-2021**



Fonte: Fim Cisl

Al picco di produzione raggiunto nel 2017 (con il rinnovo dello stabilimento), ha corrisposto nel biennio successivo una brusca caduta che nel 2020 ha portato lo stabilimento a realizzare poco meno di 60mila vetture, scese a poco più di 43 mila nel 2021. La capacità produttiva inutilizzata dello stabilimento è risultata, di conseguenza, ampia;

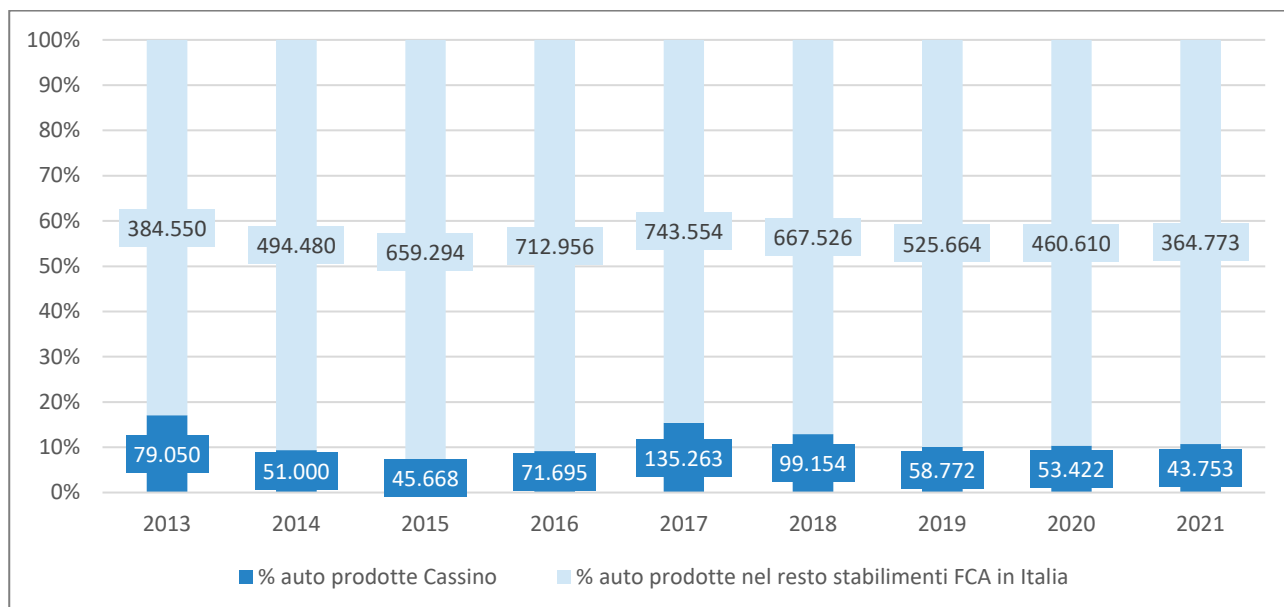
Se consideriamo i volumi di questo stabilimento nel 2020, le circa 60mila vetture prodotte hanno rappresentato poco meno del 20% della capacità produttiva tecnica installata calcolata su una sola linea e 15 turni settimanali (stimabile intorno alle 300mila vetture), ancor meno se consideriamo quella basata su due linee di assemblaggio anziché una soltanto.

Alla fine del terzo trimestre dello scorso anno (2021) i volumi dello stabilimento, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, si sono ridotti di un ulteriore 12,8%, essendo passati nei primi 9 mesi dell'anno del 2020 da 37.315 vetture a 32.544 nel 2021 (rispetto ai primi 9 mesi del 2019 la riduzione è stata anche maggiore del -21,5%). La produzione alla fine del 2021 si è chiusa con una produzione inferiore di 10 mila vetture rispetto all'anno prima.

Complessivamente l'incidenza dei volumi dello stabilimento, rispetto al totale della produzione nazionale di auto (con l'esclusione, dunque, dei veicoli commerciali leggeri come il Ducato), è intorno al 10% (ad eccezione del biennio 2017-2018) (fig. 2). I dati della produzione nazionale di auto, che

coincidono sostanzialmente con quelli di Stellantis, mostrano che gli stabilimenti di Melfi e Pomigliano hanno realizzato da soli nel 2019 l'85% della produzione confermando la marginalità, in termini di volumi, degli stabilimenti piemontesi di Mirafiori e Grugliasco (quest'ultimo chiuso nel dicembre 2021), di quello Modena e, dunque, per certi versi anche di Cassino.

**Figura 5.2 Numero di auto prodotte in Italia (esclusi veicoli commerciali) tra il 2013 e il 2021 e peso % delle produzioni dello stabilimento di cassino sul totale della produzione automobilistica nazionale**



Fonte: Fim Cisl

Attualmente lo stabilimento Stellantis di Piedimonte San Germano conta 3.542 addetti (dati rilevati nel luglio 2021, per l'88% uomini) di cui 407 impiegati, rispetto ai 4.486 nel 2017, scesi a poco meno di 4.300 nel 2019. La riduzione degli addetti è da imputare, ad un ampio ricorso all'automatizzazione di alcune lavorazioni, al raggiungimento dei limiti d'età e, dunque, al pensionamento, all'assenza del turnover, complice il calo generalizzato della produzione anche a causa della pandemia.

Dal punto di vista industriale quello di Cassino è l'unico stabilimento con un processo di stampaggio a caldo che produce anche parti di carrozzeria per Melfi e Pomigliano. Le stesse attività di stampaggio plastica riguardano produzioni per modelli assemblati in altri stabilimenti (esempio il serbatoio per la Panda, i paraurti per il Ducato).

La fusione con PSA sta determinando per tutti gli stabilimenti una revisione dei modelli organizzativi esistenti che nel caso di FCA si basavano sull'adozione del WCM (World Class Manufacturing). La razionalizzazione della capacità produttiva, in linea con l'organizzazione già in essere nei siti produttivi francesi di PSA, dovrebbe, infatti, confermare per ciascun stabilimento un'unica linea di produzione e realisticamente anche un netto ridimensionamento della capacità produttiva.

Contemporaneamente si sta assistendo ad una semplificazione dei processi e dei flussi che sta già determinando anche la progressiva internalizzazione di una serie di attività (sequenziamenti, servizi di logistica, manutenzioni, ecc.) fino ad oggi esternalizzate, decisione che era stata a suo tempo giustificata, si afferma, dall'attesa di alti volumi di produzione. Le conseguenze per l'indotto di Cassino si sono già rese evidenti con l'annunciata chiusura di alcune aziende dedite alle attività di logistica e di sequenziamento.

### 5.3 La distribuzione della catena del valore delle forniture e l'incidenza dell'indotto locale

I particolari necessari per la produzione di Giulia e Stelvio sono 7.671 (solo per Stelvio 3.861), quelli previsti per il Grecale sono 3.966. Un numero così elevato risente sia della complessità dei modelli sia del numero di versioni disponibili (solo per la Giulia sono previste, ad esempio, 28 tipi diversi di scocca), un dato che sarà probabilmente rivisto alla luce della riduzione dei costi che la nuova società intende attuare.

L'attuale ripartizione del valore degli acquisti per Giulia/Stelvio e quella prevista per la produzione del Grecale indicano che nei prossimi anni le produzioni provenienti dall'estero saranno maggiori rispetto ad oggi, almeno comparando i valori di Giulia/Stelvio con quelli del Grecale. Ma già rispetto agli anni precedenti, ovvero prima del lancio dei nuovi modelli Alfa, il valore della filiera italiana pesava per l'80% in confronto al 65% attuale.

La crescita delle forniture dai c.d. paesi Low Cost Country (LCC), in modo particolare dai paesi dell'Est Europa, è il dato più rilevante. Per quanto riguarda la produzione del Grecale l'incidenza del valore proveniente da queste forniture dovrebbe attestarsi, infatti, intorno a un terzo rispetto al 22% di oggi in relazione ai modelli attualmente in produzione (tab. 1).

**Tabella 5.1 Ripartizione del valore degli acquisti per aree geografiche per Giulia/Stelvio e Grecale**

Aree geografiche	Giulia/Stelvio	Grecale
ITALY	65%	55%
LCC	22%	33%
Altri	13%	12%

Fonte: Stellantis

Le forniture che provengono dall'area EMEA (Europe and Middle East & AFRICA), che include anche i paesi dell'Europa dell'Est, secondo i dati comunicati da Stellantis, coprirebbero quasi per intero la produzione dei componenti necessari allo stabilimento di Cassino (99,3%), allo stesso modo del numero dei fornitori, praticamente 415 su 424 (402 se consideriamo solo Giulia e Stelvio) (tab. 2).

**Tabella 5.2 Ripartizione del valore degli acquisti per Giulia/Stelvio e Grecale**

Aree geografica fornitori	n. fornitori	n. particolari	Fornitori %	Particolari %
EMEA (Europa)	415	10.224	97,9	99,3
NAFTA (Nord America)	2	36	0,5	0,3
APAC (Asia)	7	34	1,7	0,3
Totali	424	10.294	100,0	100,0

Fonte: Stellantis

I dati appena illustrati indicano che la catena di fornitura dello stabilimento di Cassino si sta allontanando in misura sempre maggiore dal territorio nazionale e tale aspetto è, in qualche modo, confermato anche dalla riduzione del numero di fornitori di primo livello localizzati entro 25 km dallo stabilimento. Oggi le aziende che riforniscono lo stabilimento in modalità JIT (just in time), secondo quanto comunicato da Stellantis, sono soltanto 10 ed occupano 1.142 addetti (luglio 2021).

Ad esse vanno aggiunte altre cinque che forniscono lo stabilimento di Cassino in modalità JIS (just in sequence). Complessivamente queste 15 aziende, tra forniture JIT e JIS, assicurano 2.448 particolari (pari al 32% del valore degli acquisti), altri 3.502 componenti sono assicurati da tre aziende della logistica con magazzini a bordo stabilimento (pari al 45% del valore degli acquisti), mentre i restanti 4mila particolari (pari al 23% degli acquisti) provengono da altri fornitori non meglio localizzati (tab. 3).

Lo stesso dato ripartito sulla base della distanza chilometrica dello stabilimento fornitore da quello dell'assemblaggio finale (Stellantis Cassino) indica che il valore degli acquisti in un raggio di 600 km è del 43%, mentre quello compreso tra i 600 e 1.200 km è del 57%.

Non sono disponibili dati più dettagliati sulle forniture estere, è, tuttavia, realistico ipotizzare che, nel corso del tempo, siano cresciute le forniture dei componenti a più alto valore aggiunto.

**Tabella 5.3 Aziende di primo livello fornitrici dello stabilimento di Cassino in un raggio di 25 km dallo stabilimento e ripartizione del valore del totale degli acquisti**

Aziende fornitrici di 1° livello	Componente fornito in Just in time	n. particolari	ripartizione del valore degli acquisti
TIBERINA	particolari in lamiera	2.448	32%
MA (Gruppo CLN)	particolari in lamiera		
DENSO	moduli frontali		
PROMA	Particolari in lamiera		
LEAR	sedili		
EUROTYRE	ruota		
YANGFENG	pannelli porta		
IMR	insonorizzanti		
APTIV	cablaggi		
SEWS CABINO	cablaggi		
Aziende fornitrici JIS	Componente fornito in Just in Sequence		
MAGNA	fanali		
BROSE	accessori abitacoli		
ANTOLIN	pannello porta		
ISS	volante		
PCMA	pedaliera		
Aziende della logistica	Componenti vari	3.502	45%
Altri	Componenti vari	4.074	23%
<b>Totali</b>		<b>10.024</b>	<b>100%</b>

Fonte: Stellantis

## **5.4 La subfornitura locale e il coinvolgimento delle PMI locali nella filiera automotive regionale**

La rilevazione di un tessuto di subfornitura di secondo e terzo livello, anzi più spesso di terzo livello, è stato uno dei temi al centro dell'indagine. Uno degli obiettivi era, infatti, anche quello di esplorare il livello e la dimensione del coinvolgimento delle PMI locali, molto spesso imprese plurisettoriali, rispetto all'esistenza di attività conto terzi da parte delle imprese intervistate.

Più spesso la subfornitura riguarda piccole fasi di lavorazione, manutenzioni, modifiche sugli impianti e più in generale servizi indiretti alla produzione.

Sono due gli aspetti principali emersi dalle interviste con le aziende.

Il primo è che non esiste un sistema della subfornitura locale con una specializzazione evidente sul settore automotive, in molti casi le PMI interessate sono aziende artigiane e, comunque, di dimensione circoscritta (in termini di addetti e attività) che operano per imprese diverse.

Il secondo aspetto è che non sempre sul territorio si incontrano le competenze richieste dalle imprese – una valutazione, tuttavia, non univoca – e che viene ricondotta anche al fatto di essere localizzati in un'area che non ha in fondo una tradizione così ricca dal punto di vista industriale nel settore rispetto, ad esempio, altre zone del territorio nazionale.

È stato infatti evidenziato che il territorio offre poca scelta con bassi livelli di competenza ed è pertanto difficile trovare partner all'altezza; di conseguenza in alcuni casi si è dovuti ricorrere all'importazione dal Giappone di alcune lavorazioni proprio perché nel casinate, ma anche a livello nazionale, non erano disponibili. Di contro si sta intravedendo qualche miglioramento riguardo le tecnologie anche grazie all'attività dell'Università di Cassino.

In altri casi ancora la possibilità di rivolgersi eventualmente a imprese locali incontra un vincolo nelle indicazioni che provengono dal cliente, anche perché ciò richiede un processo di accreditamento e il rispetto di alcuni standard che non sempre sono in possesso delle imprese locali.

C'è in realtà un terzo aspetto da considerare che riguarda il più facile sconfinamento di tali attività verso imprese localizzate ai confini con la provincia di Frosinone, un fenomeno che riguarda soprattutto la provincia di Caserta (per un costo del lavoro inferiore in Campania a seguito delle agevolazioni riconosciute nell'ex area Cassa del Mezzogiorno), piuttosto che la provincia di Isernia (in quest'ultimo caso in misura molto limitata).

Solo in alcuni casi specifici le imprese intervistate prevedono un coinvolgimento strutturale di altre aziende, secondo un tipo di fornitura (sia essa di produzione, lavorazione o servizio), ovvero in modo stabile e continuativo.

In conclusione, quello che possiamo affermare è che al momento, né in prospettiva, sembra ravvisabile la formazione di un vero e proprio sub-indotto o in altri termini un tessuto di imprese subfornitrici particolarmente numerosi e specializzati sulle attività (prodotti, lavorazioni, ecc.) riferibili al settore automotive. Si tratta spesso di piccole imprese, di frequente artigiane e plurisettoriali, di cui solo in pochissimi casi si è valutata l'ipotesi di acquisizione per effetto di un processo di internalizzazione.

Alcune valutazioni raccolte suggeriscono, semmai, la necessità di una valorizzazione e di un potenziamento dei processi lavorativi che avvengono all'interno di queste aziende, e dal punto di vista qualitativo riferito alle loro produzioni/lavorazioni (certificazione di qualità, ma non solo), e in termini di aumento delle competenze anche in attività non specificatamente manufacturing come il controllo gestionale, fattori nel loro insieme abbastanza critici e che dipendono normalmente dalla limitata

dimensione aziendale. Ragione per cui il coinvolgimento e la valorizzazione di questa parte della filiera rappresenta un'azione altrettanto rilevante e strategica in rapporto al soddisfacimento dei crescenti fabbisogni di più elevate competenze tecniche (e non solo queste) richieste dalle imprese regionali del settore automotive.

## 5.5 Le problematiche macro e quelle territoriali

Le imprese che operano sul territorio, indipendentemente dalla loro dimensione, condividono problematiche comuni, ad esempio, dal punto di vista infrastrutturale e dei servizi (che sono le stesse delle altre imprese non automotive), ed altre specifiche che riguardano invece il settore auto. In quest'ultimo caso non si tratta solo delle vicende del mercato automobilistico nazionale, ma anche di questioni più specifiche di STELLANTIS dal punto di vista industriale.

Più di recente si sono aggiunte le difficoltà indotte dal Covid e direttamente legato a ciò la crisi dei microchip e l'aumento del costo delle materie prime. L'approvvigionamento di quest'ultime è divenuto così un problema tanto per la plastica, quanto per alcuni metalli, non solo con riferimento all'aumento dei prezzi, ma anche con riguardo alla loro stessa disponibilità materiale.

In tal senso è opportuno distinguere le problematiche prima richiamate su due ordini dimensionali (tab. 4). Il primo è quello territoriale e riguarda frequentemente il rapporto con l'attore pubblico (sia esso il Comune, la Provincia, la Regione o il Ministero competente) sotto il profilo delle autorizzazioni ambientali, piuttosto che delle utenze (gas, metano, elettricità, rete telematica); il secondo ordine dimensionale è quello di carattere macro, che dipende da fattori non attribuibili allo specifico contesto locale, ma piuttosto all'andamento del settore auto, al rapporto con il principale player industriale dell'area (Stellantis), all'aumento della competizione internazionale per la maggiore aggressività in termini di prezzi (ma non solo) dei fornitori asiatici e di quelli europei che hanno stabilimenti localizzati nell'Europa Centro Orientale.

**Tabella 5.4 Problematiche territoriali e problematiche macro, fattori ricorrenti**

Le problematiche territoriali	Le problematiche di carattere macro
Infrastrutture fisiche e immateriali a servizio delle aree industriali	Il rapporto «difficile» con Stellantis: qualità delle relazioni
Il nodo delle autorizzazioni: il rapporto con gli enti pubblici locali (Comuni, Province, Regioni) e con gli enti ministeriali	Incertezza sui programmi finali di produzione di Stellantis
La dimensione dell'impresa come ostacolo alla partecipazione ai bandi regionali	Aumento del costo delle materie prime e in alcuni casi della reperibilità (ultimi due anni)
Il reperimento della manodopera più specializzata	La valutazione del settore automotive come più concorrenziale e la spinta verso la diversificazione settoriale
La "solitudine" dell'impresa (la carenza di strutture pubbliche di supporto)	La consapevolezza del vincolo dimensionale d'impresa

Fonte: indagine ANFIA

Quale sia il risvolto delle problematiche territoriali è facile intuire. Le imprese intervistate hanno, in alcuni casi, indirettamente espresso una sensazione di solitudine e spiegato, dunque, in tal modo anche la decisione di praticare azioni autonome, in alcuni casi, anche sapendo di compiere atti sanzionabili dalla legge. Il caso della realizzazione, a proprie spese, di piccoli adeguamenti degli accessi viari agli stabilimenti o il miglioramento del manto stradale in prossimità degli stabilimenti, per quanto non i più rilevanti sono sicuramente tra i più emblematici.

Ma come detto in precedenza sono soprattutto gli allacci alle varie utenze (energia e rete internet) la problematica più frequente. Qui il problema si pone non solo per l'accesso in quanto tale, ma spesso anche per i costi che devono essere sostenuti. La questione dell'accesso alla fibra ottica e il potenziale complessivo della rete rappresentano problematiche strutturali che hanno spinto le aziende alle più disparate soluzioni.

Non ultima la questione delle autorizzazioni ambientali costituisce l'altro pesante vincolo nel rapporto con i vari enti, soprattutto, per ciò che riguarda la tempistica delle risposte amministrative che ritardano (o bloccano nel peggiore dei casi) la messa in funzione degli impianti per il trattamento dei fumi in atmosfera, piuttosto che delle acque di scarico.

## **5.6 Il mercato del lavoro locale e i fabbisogni professionali delle imprese**

Relativamente al mercato del lavoro le aziende hanno manifestato delle difficoltà soprattutto in relazione al reperimento della manodopera specializzata (in particolare progettisti meccanici, attrezzisti, fresatori, stampisti, ecc.). Se il reperimento di simili figure si presenta generalmente critico nel mercato del lavoro e specificatamente con riferimento alla domanda di lavoro industriale, nei territori in cui la specializzazione manifatturiera di alcuni settori è minore o più recente (ciò vale, ad esempio, proprio per il settore automotive nel frusinate), la possibilità che si definisca nel tempo un bacino di manodopera con lavoratori già in possesso di determinate competenze tecniche e professionali risulta più difficile. In altre parole, la minore o maggiore densità di un settore in termini di numero di imprese (ivi inclusa la loro dimensione), finisce per avere conseguenze dirette sulla formazione di un mercato del lavoro ricco di profili tecnici e professionali propri di un comparto rispetto ad un altro e, quindi, sulla disponibilità di un'offerta di lavoro che presenti specifiche competenze. Quando le aziende sono in grado di procacciare i profili richiesti non casualmente, in molti, vi riescono solo per effetto della chiusura di altre aziende e della messa in libertà di un tipo di manodopera difficile altrimenti da reclutare secondo i canali tradizionali e sulla base delle caratteristiche dell'offerta di lavoro disponibile.

Va detto, tuttavia, che anche nel reclutamento della manodopera generica le competenze di base richieste si sono innalzate, anche solo considerando il titolo di studio. Ugualmente, a questo proposito, le valutazioni che gli intervistati fanno della forza lavoro in possesso di un diploma, che giunge in azienda per attività di tirocinio o per eventuali selezioni propedeutiche a future assunzioni, sono generalmente insoddisfacenti. Nei giovani candidati (spesso neodiplomati) si riscontrano, di frequente, carenze nelle competenze di base (a volte a causa di una distorta percezione del proprio livello della preparazione acquisito durante il percorso scolastico) e carenze di tipo motivazionale. In questo senso l'esperienza dell'ITS Meccatronico rappresenta un importante strumento che sta già conseguendo buoni risultati e soprattutto tangibili.



A tale riguardo ricordiamo che l'ITS Meccatronico del Lazio è nato nel 2019 e specializza i giovani su profili professionali legati al settore manifatturiero e, per il settore automotive, con un focus su componentistica elettrica ed elettronica.

Nasce nel distretto della meccatronica del basso Lazio, provincia di Frosinone, dove il settore della meccanica di precisione è quello principale.

Il percorso di formazione prevede 1.800 ore di cui 700 svolte direttamente presso le aziende fondatrici Prima Sole Components, Bitron, Europlastics ed Icap Group.

## **5.7 L'università, il territorio e le imprese del settore dell'automotive**

Dalle interviste realizzate con un gruppo di docenti delle università laziali non sembrano emergere particolari relazioni tra le aree di ricerca rappresentate e le aziende laziali del settore automotive, ivi compreso lo stabilimento Stellantis di Cassino.

Va detto, in ogni caso, che la numerosità delle interviste raccolte consente una generalizzazione soltanto parziale di tale aspetto per quanto si abbia ragione di ritenere che un panel più ampio non modificherebbe di molto il quadro. Da questo punto di vista, anche i riscontri che abbiamo raccolto attraverso le interviste con le aziende non sembrano indicare, infatti, un panorama diverso da quello descritto dai testimoni privilegiati in ambito universitario.

Al fine di comprendere meglio il tema del rapporto tra il sistema industriale locale e la ricerca nell'ambito delle università laziali bisogna considerare preliminarmente alcuni elementi abbastanza ricorrenti:

- (a) il carattere generalista delle università laziali, fortemente concentrate nella città di Roma
- (b) la presenza più considerevole di un sistema industriale nelle province e meno nell'area romana, in particolare per ciò che riguarda l'automotive
- (c) un più evidente richiamo a rapporti consolidati con l'industria aerospaziale, farmaceutica ed alimentare, piuttosto che con il settore dell'auto.

In tal senso, il settore dell'automotive risulta ancora marginale, probabilmente anche perché l'attività di R&S dell'ex gruppo Fiat è rimasta concentrata in Piemonte attraverso l'attività degli Enti centrali, con poche eccezioni nel resto del territorio nazionale come l'ex ELASIS Pomigliano piuttosto che, più di recente, con il trasferimento di una parte della progettazione dei modelli Alfa a Modena in occasione del progetto Giorgio.

Del resto, anche per gli altri stabilimenti di assemblaggio ubicati nel Mezzogiorno valgono le stesse considerazioni svolte poc'anzi. La delocalizzazione delle attività industriali dal Piemonte verso le altre regioni (ovvero verso il Mezzogiorno) non è stata seguita quasi mai da un decentramento delle attività di R&S e, quindi, il coinvolgimento dei centri di ricerca pubblica, ovvero i dipartimenti di ingegneria delle università meridionali, ma non solo, è rimasto sempre abbastanza debole (qualche eccezione è rappresentata dall'Università Federico II di Napoli, alla locale sezione campana del CNR Motori (Napoli) ed al Politecnico di Bari).

Le due città hanno beneficiato, in passato, della presenza, localmente, di sedi dei Centri di Ricerca di Fiat.

Fatta eccezione per l'Università di Cassino, per la quale la prossimità con i fornitori diretti di Stellantis costituisce un probabile fattore agevolativo, nel resto delle testimonianze raccolte la ricerca legata al settore automotive non sembra costituire al momento un ambito particolarmente privilegiato. Non ci sono, come viene fatto notare da alcuni, dipartimenti focalizzati sul prodotto auto a differenza di altri atenei e Politecnici in Italia.

L'assenza di una chiara o maggiore specializzazione sul prodotto auto influisce inevitabilmente anche sull'offerta formativa. Anche qui tuttavia l'Università di Cassino, sulla scorta delle considerazioni finora svolte, è prossima all'inaugurazione di un indirizzo della laurea magistrale specificatamente dedicato all'automotive e di uno dedicato ai sistemi intelligenti per l'automazione (smart energy).

Va aggiunto a tal riguardo come sul lato della domanda, in particolare, per le università romane, vale una diversa composizione degli iscritti rispetto ad altri atenei, come quelli settentrionali, in ragione di una più radicata cultura manifatturiera, che si esplicita anche in termini di una maggiore attrazione sul piano dell'occupazione, rispetto al territorio del Lazio. Si tratta di un fattore che richiama per certi versi il venir meno di una sorta di "socializzazione primaria" all'industria dell'auto che inevitabilmente incide sulle motivazioni alla base dell'avviamento del percorso universitario nelle discipline dell'ingegneria più legate al prodotto auto o automotive in generale.

Va infine aggiunto un dato abbastanza consolidato nel rapporto tra università e impresa in Italia: quasi sempre il legame con l'università è da ricondurre a singoli docenti piuttosto che gruppi o dipartimenti, seppure con delle eccezioni.