

1 Capire l'industria automotive per informare le strategie competitive e le politiche industriali

Anna Moretti e Francesco Zirpoli
(CAMI, Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

L'industria automotive rappresenta uno dei settori cruciali per l'economia Europea. Con circa 12mln di persone impiegate direttamente o indirettamente nelle attività produttive legate all'industria automotive, e un contributo al PIL Europeo stimato intorno al 4% (Commissione Europea, 2016¹), la competitività del settore rappresenta una delle priorità per l'Europa. L'interesse a sostenere la competitività dell'industria, quindi, non risiede solo negli importanti effetti occupazionali ed economici direttamente legati al settore, ma anche nell'importante effetto moltiplicatore che essa ha sull'economia nel suo complesso, in quanto legata a moltissimi altri settori *upstream* - tra i quali, ad esempio, l'acciaio, la chimica, il tessile - e *downstream* - ad esempio, le ICT, i servizi di riparazione, e i servizi di mobilità. L'industria automotive risulta essere un settore chiave per rafforzare il posizionamento sullo scenario competitivo globale dell'Unione Europea in ambito manifatturiero. Per raggiungere i propri obiettivi di sviluppo in questo settore, la Commissione Europea si è focalizzata su due principali politiche: (i) sostenere i processi di armonizzazione tecnica globale, ovvero di sviluppo processi e prodotti all'interno di un framework (promosso dalla UNECE - *United Nations Economic Commission for Europe*) di requisiti tecnici comuni all'interno dell'area Europea, con l'obiettivo di ridurre i costi di sviluppo e di evitare la duplicazione delle procedure amministrative (Commissione Europea, 2015²); (ii) finanziare le attività di ricerca (soprattutto cooperativa) e innovazione nel settore automotive per il periodo 2014-2020, in particolare nell'ambito dei veicoli *green*, della decarbonizzazione dei motori tradizionali, della sicurezza, e delle infrastrutture dell'informazione.

Tra i Paesi produttori dell'industria automotive Europea, che conta il 27% della produzione mondiale di autovetture, l'Italia nel 2015 si posi-

1 Cfr. Commissione Europea (2016). *The automotive industry*. https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en.

2 Commissione Europea (2015). *Progress Report on the 2014 Activities of the World Forum for Harmonisation of Vehicle Regulations* (UNECE WP.29).

zione al nono posto, con la produzione di circa 663mila unità (su oltre un milione di autoveicoli prodotti in totale). L'intera filiera italiana contribuisce per circa il 5% del PIL nazionale, un impatto influenzato anche dalla rilevanza della componentistica che mostra un valore significativo e paragonabile ad altre economie Europee, ed occupa circa 1,2mln di addetti diretti e indiretti (Unioncamere e Prometeia, 2015³). L'industria automotive Italiana, fortemente caratterizzata nella sua storia dalla presenza di un unico grande *carmaker* nazionale, negli anni più recenti ha visto profondi mutamenti organizzativi e strategici, soprattutto nella direzione di una sempre minore dipendenza della filiera dalle scelte produttive di FCA. Tale percorso evolutivo ha avuto importanti ripercussioni sia dal punto di vista delle politiche pubbliche, sia dal punto di vista delle imprese italiane appartenenti alla filiera, e in particolar modo su quelle della componentistica.

A fronte del minor impegno produttivo sul territorio nazionale del gruppo FCA, la politica industriale Italiana si è orientata verso azioni di stimolo della domanda interna, da un lato, e della promozione delle esportazioni, dall'altro. Se la prima serie di azioni rientra nell'ambito specifico dell'erogazione di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli, legati all'impatto inquinante degli stessi, la seconda serie di azioni spazia dalla comunicazione (come ad esempio, la partecipazione a fiere), alla consulenza, al finanziamento (credito o finanziamento della copertura assicurativa), alla formazione, ecc. (Unioncamere e Prometeia, 2015⁴).

La rilevanza delle esportazioni, e quindi l'orientamento verso la soddisfazione di una domanda internazionale, è stata colta dalle imprese della filiera automotive italiana, così come confermato dall'edizione 2015 dell'Osservatorio sulla Filiera Autoveicolare Italiana. La competitività del settore e delle singole imprese, infatti, si sta giocando negli anni più recenti su fattori molto diversi rispetto al passato, ed in particolare la capacità di rivolgersi ad un mercato internazionale è sembrata assumere un ruolo chiave nelle dinamiche competitive, giocate non più solo sul territorio nazionale, ma all'interno di una nuova geografia della concorrenza.

Perciò da un lato, l'efficacia delle politiche pubbliche promosse a livello nazionale e comunitario, in termini di impatto sulla competitività e sviluppo dell'industria, dipende largamente dalla capacità dei *policy makers* di comprendere le dinamiche settoriali, e di interpretare cor-

3 Cfr. Prometeia, Unioncamere (2015). *Il settore automotive nei principali Paesi Europei*. Ricerca promossa dalla 10a Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato della Repubblica.

4 Cfr. Prometeia, Unioncamere (2015). *Il settore automotive nei principali Paesi Europei*. Ricerca promossa dalla 10a Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato della Repubblica.

rettamente i trend in atto che caratterizzeranno il futuro delle imprese automotive. Attraverso la conoscenza dei principali tratti caratteristici dell'industria a diversi livelli di analisi, infatti, l'efficacia delle politiche pubbliche può non solo essere migliorata, ma può anche essere valutata attraverso un sistema di misurazione più coerente. Dall'altro, la competitività delle imprese automotive e dell'intero comparto dipende dalla capacità dei principali *player* nazionali di stare sul mercato secondo le nuove regole del gioco, interpretando correttamente i fattori chiave sui quali si giocheranno le dinamiche competitive nel futuro dell'industria. Conoscere quali siano le dinamiche in atto nel settore, permette alle imprese non solo di cercare un allineamento tecnologico con i principali competitors, ma anche di anticipare ed effettuare i necessari cambiamenti strategico-organizzativi.

I temi dell'innovazione tecnologica, dei cambiamenti dei business model, delle dinamiche concorrenziali, e dei fattori di competitività, così come il loro inquadramento in una geografia globale, risultano quindi di centrale importanza sia per i decisori pubblici, sia per le imprese operanti nell'industria. Se, infatti, alcune dinamiche evolutive dell'industria trovano ampio spazio nei *media*, che prospettano un prossimo futuro della mobilità ampiamente basato sul trasporto pubblico o *shared*, sulle tecnologie *green* ed *eco-friendly*, sulla guida senza pilota, e sul trasporto *always connected*, esse trovano meno riscontro nei dati relativi ai trend in atto, facendo pensare ad un percorso ad orizzonte molto più lungo di quello ipotizzato nel dibattito collettivo.

Con questo obiettivo è stato scritto il presente Rapporto, e sviluppata l'edizione 2016 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana. L'indagine e l'analisi dei suoi risultati, inquadrati nel contesto globale attraverso la presentazione dei dati disponibili sull'industria mondiale, hanno lo scopo di informare i principali operatori pubblici e privati dell'industria, così come gli studiosi del settore. Il presente rapporto tenta dunque di offrire un quadro sulla componentistica automotive italiana, approfondendo le dinamiche dell'industria rispetto all'attenzione alle nuove tendenze tecnologiche, all'innovazione dei business model, ai fattori rilevanti per la competitività, e all'articolazione della geografia della concorrenza.

In particolare, l'edizione 2016 approfondisce ulteriormente, rispetto alle edizioni precedenti del rapporto, il tema dell'innovazione, esplorando le caratteristiche specifiche dell'attività di innovazione svolta dalle imprese della componentistica. Nello specifico si sono approfonditi i temi dell'innovazione di prodotto e di processo, così come dell'innovazione radicale (facendo riferimento, in questo caso, alle innovazioni introdotte come novità per l'intero mercato di riferimento) e incrementale (ove l'innovazione era nuova solo per l'impresa). I dati sono stati raccolti seguendo l'impostazione della *Community Innovation Survey* (proposta

dall'Unione Europea alle imprese di tutti i Paesi membri), in modo da poter agevolare il lettore al confronto del dato italiano con quello di altri Paesi Europei.

Un secondo ambito di approfondimento è stato quello dello sviluppo di relazioni inter-organizzative, un tema di particolare interesse per le piccole e medie imprese italiane negli anni recenti, da quando la normativa sui contratti di rete, passata attraverso il d.l. 5/2009 convertito in l. 33/2009 e modificato con l. 99/2009, d.l. 78/2010 convertito in l. 122/2010, d.l. 83/2012 convertito in l. 134/2012, e infine il d.l. 179/2012 convertito in l. 221/2012, si è stabilizzata ed è divenuta operativa, permettendo l'adozione di tale forma organizzativa ad oltre 16mila imprese Italiane. La letteratura scientifica e gli studi empirici sulle reti d'impresa indicano come attraverso la collaborazione tra imprese diverse, sia in posizione verticale che orizzontale della filiera, sia possibile raggiungere molteplici obiettivi collettivi che non sarebbero accessibili tramite l'attività individuale, quali ad esempio l'entrata in nuovi mercati (geografici e di business), gli investimenti in ricerca e sviluppo, la condivisione della conoscenza, lo sviluppo di processi di co-produzione. Lo sviluppo di forme organizzative reticolari è particolarmente diffuso tra le piccole e medie imprese soprattutto perché queste offrono l'opportunità di raggiungere una massa critica utile e necessaria per l'avvio di determinate attività, quali ad esempio l'avvio di grossi progetti di ricerca e innovazione che la singola impresa, a causa dei limiti dimensionali, non potrebbe sostenere per la mancanza di risorse (economiche, finanziarie, umane, ecc.). Il rapporto approfondisce le dinamiche relazionali nella componentistica italiana e contribuisce a comprendere se le imprese che operano nella filiera italiana dell'auto stanno cogliendo e sfruttando le opportunità offerte dalle collaborazioni inter-organizzative.

Oltre agli approfondimenti tematici, il rapporto offre, come ormai tradizione, due approfondimenti geografici sulle imprese automotive dell'area Piemontese ed Emiliano Romagnola. I due territori presi ad esame presentano, infatti, una profonda vocazione verso il settore dell'auto, seppur caratterizzandosi per dinamiche imprenditoriali e strategiche molto diverse tra loro. Il focus su questi due territori offre dunque la possibilità di esplorare le specificità territoriali delle imprese operanti nelle aree indagate, e di discutere come i tratti distintivi di ciascun territorio si ripercuotano sulle dinamiche evolutive del settore.

Il rapporto, è dunque così articolato: i capitoli 2, 3, e 4, dopo alcuni cenni relativi all'andamento dell'economia mondiale nel suo complesso, offrono una panoramica sull'industria mondiale dell'auto, analizzando i dati disponibili relativi alla domanda e all'offerta, distinguendo per i diversi segmenti. I capitoli 5, 6, 7, 8 propongono i focus per macro-area, rispettivamente dedicati a: Europa, NAFTA, Sud America, Asia/Oceania. Ciascun approfondimento offre una rassegna dei numeri di domanda e

offerta dell'area specifica, e si chiude con una piccola sezione sui trend industriali del mercato e della produzione di autoveicoli (facendo riferimento al primo semestre 2016). Il capitolo 9 offre un approfondimento sull'Italia, proponendo una sintesi economica del Paese, una panoramica della filiera, del mercato, del trasporto delle merci e del mercato di altri autoveicoli, concludendo con la presentazione dei trend per il 2016.

Il capitolo 10 presenta la metodologia e i risultati dell'edizione 2016 dell'Osservatorio, analizzando i dati complessivi della filiera in termini di numerosità, diversificazione, fatturato, rapporto con il gruppo FCA, internazionalizzazione, innovazione e relazioni inter-organizzative. I risultati sono presentati e discussi ponendo l'accento sulle differenze presenti tra le imprese appartenenti alle diverse categorie imprenditoriali della filiera, ovvero gli integratori di moduli e sistemi, gli specialisti, i subfornitori, e i servizi di E&D. Chiudono il capitolo la presentazione dei principali trend in atto, assieme ad alcune considerazioni conclusive sui risultati complessivi.

I capitoli 11 e 12 presentano gli approfondimenti territoriali rispettivamente su Piemonte e su Emilia Romagna,⁵ presentando i numeri della filiera e le principali dinamiche in atto nei rispettivi territori, mentre il capitolo 13 chiude il volume offrendo delle considerazioni conclusive sull'industria automotive in termini di trend evolutivi e fattori di competitività rilevanti.

5 La CCIAA di Modena ha deciso di affidare l'incarico di redazione del capitolo sull'approfondimento emiliano romagnolo alla Fondazione Democenter-Sipe, di cui la CCIAA di Modena è socia, in virtù della competenza tecnica maturata nel settore grazie all'attività di ricerca sperimentale, incubazione di imprese, supporto alle start-up, spin off universitari e FabLab che svolge da 26 anni.

