

6 Il processo di internazionalizzazione della componentistica italiana

Francesco Garibaldi
(Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

Sommario 6.1 Introduzione. – 6.2 La costruzione di un sistema automotive europeo. – 6.3 Le trasformazioni in corso del sistema automobilistico globale. – 6.3.1 I processi di innovazione del sistema automobilistico globale. – 6.3.2 I diversi percorsi di europeizzazione. – 6.3.3 Ricerca e Sviluppo (R&S). – 6.3.4 Investimenti esteri. – 6.4 Conclusione.

6.1 Introduzione

Il rapporto del 2017, come evidenziato al capitolo 2 del presente volume, conferma la tendenza documentata nei precedenti rapporti a una crescente internazionalizzazione della componentistica italiana. La serie storica degli ultimi rapporti è molto netta; le aziende che esportano erano il 72% nel 2014 e il 75% nel 2015 ed ora si attestano al 76%. Se si considera tutto l'universo dei rispondenti il 35% è rappresentato da esportatori esclusivi o grandi, cioè con quote di export sul fatturato oltre il 50%; se si considerano solo le aziende esportatrici la percentuale sale al 45,9%. Gli esportatori esclusivi rappresentano rispettivamente il 17,6% e il 21,9%. Questo processo è ormai un dato strutturale come conferma anche l'andamento del fatturato estero che è rimasto stabile o è cresciuto per quasi i tre quarti degli esportatori ed ha conosciuto una variazione del +5,9% rispetto al +4,2% dell'anno precedente. Il saldo tra le imprese che hanno registrato un aumento e quelle che hanno registrato una diminuzione è quindi positivo, pari al 33,9%, in crescita rispetto al 32% del rapporto precedente. Inoltre, emerge come la scelta della internazionalizzazione si sia rivelata anche un fattore di stabilità. Il fatturato estero infatti, rispetto al precedente rapporto, è rimasto stabile o cresciuto per quasi i tre quarti dei rispondenti che esportano, con punte uguali o superiori all'80% per gli E&D e i subfornitori. La variazione media del fatturato estero è stata del +5,9%, rispetto al +4,2% dell'anno precedente. Tutti questi aspetti sottolineano il fatto ampiamente positivo che la componentistica italiana ha saputo reagire alla crisi Fiat, prima, alla crisi economica globale, poi, e ai bassi volumi del principale produttore nazionale con un riposizionamento nella sfera della produzione automobilistica internazionale.

6.2 La costruzione di un sistema automotive europeo

Verificati quindi gli elementi nuovi di una tendenza ormai consolidata alla internazionalizzazione, sembra importante cercare di delineare i tratti principali di questo processo di internazionalizzazione.

Analizzando i dati dell'edizione 2017 dell'Osservatorio, più che di un generico processo di internazionalizzazione, occorre parlare di un processo di europeizzazione. Alla domanda su quale sia il principale mercato (continente) estero per fatturato, la maggior parte dei rispondenti indica infatti l'Europa con l'87% seguito dall'America con il 7%; se si guarda al secondo mercato in termini di fatturato estero, l'Europa passa all'83% e l'America al 9%, tallonata dall'Asia all'8%. I principali Paesi europei per fatturato estero delle imprese rispondenti risultano essere Germania (24% delle citazioni), Francia (17,3%), Polonia (10,9%), Spagna e Regno Unito (rispettivamente il 7,1% e il 5,7%).

Considerando il solo sottosistema dell'auto (sola produzione di autovetture che in Europa conta per l'86%, dati ACEA), l'Europa si conferma il primo mercato seguito dall'America, e i Paesi europei principali risultano essere Germania (38%), Francia (15%), e Polonia (10%).

Una lettura interessante di tali risultati è offerta dalla loro contestualizzazione attraverso i dati ACEA. Secondo tali dati, i mercati di sbocco per l'automotive europeo, in volumi, sono gli USA (18%), la Turchia (9,2%) e la Cina (8,4%). I mercati di sbocco della produzione automobilistica europea (solo autovetture) sono, in valore, gli USA (30,2%), la Cina (15,8%), la Turchia (6,2%), e poi una lunga fila di Paesi tra il 2% e il 5%; in numero di vetture gli USA (21,3%), la Turchia (9,7%) e la Cina (9,7%). L'Europa ha un saldo commerciale positivo sia come automotive, sia come autovetture, in valore e in volumi.

I dati dell'Osservatorio trovano ulteriore conferma in un esercizio di tavole *input-output* (Garbellini 2017) che misura, dati 2014, il contenuto di export della produzione italiana al 67,45%; è il valore più alto degli ultimi 15 anni. In aggiunta, la tavola evidenzia il peso del contenuto di import da altri Paesi pari al 40,85%; è il terzo valore più alto degli ultimi 15 anni. L'Italia quindi è al centro di un complesso interscambio internazionale.

6.3 Le trasformazioni in corso del sistema automobilistico globale

L'Italia, quindi, si internazionalizza diventando parte integrante del sistema automobilistico europeo attraverso tre porte di ingresso principali rappresentate dai produttori finali di Germania, Francia e Polonia. Ad essi si aggiunge sul piano nazionale il gruppo FCA.

Oggetto del presente capitolo è il sistema automobilistico europeo, sia per l'importanza che esso ha sul totale dell'automotive europeo (86%, dati ACEA), sia per il peso che i componentisti italiani con sbocco dei loro prodotti/servizi nell'auto, hanno nel rapporto (72% dei rispondenti).

Il sistema automobilistico europeo è caratterizzato da un forte intreccio e interscambio generale. Se adoperiamo i dati forniti dall'*Atlas of Economic Complexity* di Ricardo Hausmann e Cesar A. Hidalgo (MIT), riferiti al 2015, il *Revealed Comparative Advantage* (RCA),¹ che misura se un Paese ha un vantaggio competitivo, cioè ad esempio esporta, per una specifica classe di prodotti, più di quello che risulterebbe dalla sua quota di partecipazione al mercato globale, troviamo un quadro interessante.

Gli unici Paesi con quote significative di produzione e esportazione di auto, che hanno un vantaggio competitivo in tale settore, sono in ordine decrescente Spagna, Germania, Regno Unito; viceversa registrano uno svantaggio, in ordine crescente di importanza, Polonia, Italia e Francia. Se guardiamo al settore della componentistica sono tutti in vantaggio competitivo escluso il Regno Unito; in ordine crescente abbiamo Italia, Francia, Spagna, Germania, Polonia. La Germania e la Spagna hanno quindi un duplice vantaggio competitivo, per l'auto e per la componentistica, con valori relativamente alti rispetto agli altri Paesi europei. Il peso della componentistica rispetto alle esportazioni complessive di ciascun Paese va dal 3% di Italia, Francia, e Spagna, al 4% della Germania, al 5% della Polonia; se si considera il tipo di integrazione tra l'industria automobilistica tedesca e quella polacca il dato non stupisce. Il dato del Regno Unito è coerente con il forte livello di integrazione tra gli assemblatori inglesi e i componentisti europei; per alcune componenti vi sono sino a cinque processi di importazione ed esportazione tra il Regno Unito e il Continente.

Il peso della Germania è evidente per quanto riguarda le auto: esporta 146mld di US\$ di auto cioè 24 volte la Polonia e 12 volte l'Italia, mentre il peso dei rispettivi export sono 6 volte quello polacco e 3 volte quello italiano. Se si guarda alla componentistica il quadro cambia significativamente: il rapporto tra i fatturati della componentistica è infatti di 5 volte

1 Se l'indice è inferiore a 1 c'è una situazione di svantaggio competitivo.

per i due Paesi; questo è un indicatore indiretto degli stretti legami tra questi due sistemi di componentistica e gli assemblatori tedeschi. Nulla di simile per la Francia e la Spagna.

Tabella 6.1 *Revealed Comparative Advantage (RCA 2015)*

	Italia	Germania	Francia	Polonia	Spagna	UK
Auto esportazione miliardi US\$	12,3	146	18,7	6,01	31,4	36
Auto esportazione % su esportazione paese	3	12	4	3	12	9
RCA delle esportazioni auto	0,71	2,6	0,83	0,69	2,62	1,98
Componenti esportazione miliardi US\$	10,6	53,7	16,1	10,1	8,94	5,77
Componenti esportazioni % su esportazione paese	3	4	3	5	3	1
RCA delle esportazioni di componenti	1,19	1,84	1,38	2,26	1,44	0,61
Export paese miliardi US\$	376	1.200	490	189	260	395

Fonte: nostra elaborazione su dati *Atlas of Economic Complexity*

Per quanto riguarda l'Italia, ha uno svantaggio competitivo intermedio nell'auto e un vantaggio nella componentistica che è il più basso eccetto quello del Regno Unito che è in svantaggio.

Dai dati si può dedurre che tanto più forte sono gli assemblatori nazionali tanto più forte è il sistema componentistico; l'unica eccezione è il Regno Unito e la spiegazione va cercata nella storia della manifattura inglese negli ultimi trent'anni.

Vi sarebbe quindi per la componentistica uno spazio possibile di crescita duplice. Da un lato questo richiederebbe un rilancio della produzione nazionale di automobili, strada per ora difficile da intravedere. Dall'altro lato c'è un possibile spazio europeo legato ai processi di innovazione.

6.3.1 I processi di innovazione del sistema automobilistico globale

Come emerge dal quadro introduttivo, occorre guardare al sistema automobilistico globale come un sistema alla vigilia di profonde trasformazioni. Esse, come è noto, riguardano lo spostamento del baricentro della produzione e delle immatricolazioni delle autovetture, la trasformazione in corso dei loro sistemi di propulsione, il ruolo che le autovetture giocano nella organizzazione della mobilità individuale, il rapporto tra proprietà ed uso delle autovetture e infine la trasformazione della catena del valore da line-

are a un vero e proprio ecosistema con relazioni orizzontali, diagonali, ecc.

La rete verticale di fornitura automotive italiana è in larga parte costituita dagli attori del vecchio sistema lineare. Non è qui la sede per discutere dettagliatamente il processo di trasformazione, in larga misura per altro ancora non compiuto e non predefinito nelle sue dinamiche. La domanda da porsi, però, è se nei dati di questo rapporto si possano intravedere, nel processo di internazionalizzazione, accanto ai punti di forza richiamati, elementi di preoccupazione con i quali occorrerà fare i conti.

Per un verso vi sono potenziali rischi che derivano dal posizionamento di mercato dei grandi assemblatori europei. Essi infatti sono dipendenti in misura molto significativa dall'export: l'Europa, secondo i dati ACEA, esporta circa 5,5mln di auto e ne importa poco più di 2,8; i Paesi verso i quali si realizzano i più importanti saldi positivi sono gli USA e la Cina con un saldo di poco più di 1,3mln di unità; il saldo positivo con questi due Paesi rappresenta il 48,1% del saldo positivo europeo. Questo volume di vetture non è comunque sufficiente garantire per intero la piena occupazione del settore automobilistico come testimoniano le cronache recenti; questa difficoltà è distribuita in modo non uniforme e questo contribuisce a spiegare i diversi percorsi di europeizzazione prima delineato dei componentisti europei.

La forte dipendenza dal mercato americano e per certi segmenti dal mercato cinese può diventare un problema. Su entrambi i mercati sono in corso trasformazioni importanti. Una congiunturale, il raggiungimento di un plateau nelle vendite di auto negli USA, le altre strutturali. I postumi dello scandalo Volkswagen mettono in evidenza la forte dipendenza europea dall'alimentazione diesel dei motori (49,9%, dati ACEA) e una ancora bassa presenza di alimentazioni alternative (4,2%). La forte presenza del diesel è un problema sul mercato americano e la Cina sta proponendosi come leader globale nell'introduzione di propulsioni alternative, segnatamente la motorizzazione elettrica. Lo stesso mercato europeo sta scegliendo di percorrere sentieri alternativi nei sistemi di propulsione, con maggiori e minori velocità; il recente annuncio Volvo, non a caso di proprietà cinese, è significativo. A tale annuncio si aggiungono le preoccupazioni dei sindacati di importanti capitali europee.

Questi processi di trasformazione, ormai da posizionare nel medio periodo, pongono problemi strategici per i componentisti italiani. Le nuove propulsioni infatti hanno delle ricadute importanti sul blocco motore e trasmissioni, con una riduzione dei volumi produttivi e una trasformazione delle competenze richieste.

Un ulteriore percorso di trasformazione riguarda il passaggio del sistema automobilistico da un sistema lineare a piramide, con i diversi livelli di fornitura, a un ecosistema industriale nel quale ai rapporti piramidali tradizionali, centrati sulla produzione dell'auto come un manufatto per quanto complesso, si sostituisca un sistema misto con le relazioni tradizionali e

quelle nuove, sia di tipo orizzontale sia di nuove modalità piramidali. I nuovi protagonisti del sistema sono, come è noto, i fornitori di servizi resi possibili dall'accesso di ogni vettura alle reti digitali e dalla crescente digitalizzazione della vettura. Questo processo porta alla ribalta nuovi fornitori e, nel caso della ricerca per realizzare vetture a guida autonoma, al rischio paventato da alcuni costruttori di un ribaltamento nella gerarchia della produzione del valore tra gli assemblatori finali, con la loro catena tradizionale di fornitura, e i dominatori dell'economia digitale e dei servizi via *cloud*.

Da questo punto di vista diventano rilevanti i diversi percorsi di europeizzazione della componentistica italiana.

6.3.2 I diversi percorsi di europeizzazione

L'integrazione nel sistema europeo non è distribuita in modo uniforme nei rispondenti all'indagine. I rispondenti del primo livello di fornitura hanno come sbocco privilegiato (84,7%) la Germania e la Francia.

Se si analizzano i dati per le diverse categorie di attività, emerge una chiara divisione di ruoli nel sistema europeo dato che esportano in Francia e Germania il 20% di E&D, il 50% dei sistemisti e modulist, e il 30% dei subfornitori, mentre in Polonia le cifre sono 3%,7% e 9%.

L'integrazione quindi, per la parte a maggior valore aggiunto dei componentisti, avviene privilegiatamente verso il sistema auto tedesco e, in seconda battuta, verso la Polonia che notoriamente è parte integrante del sistema industriale tedesco esteso, ma ha anche uno stabilimento FCA.

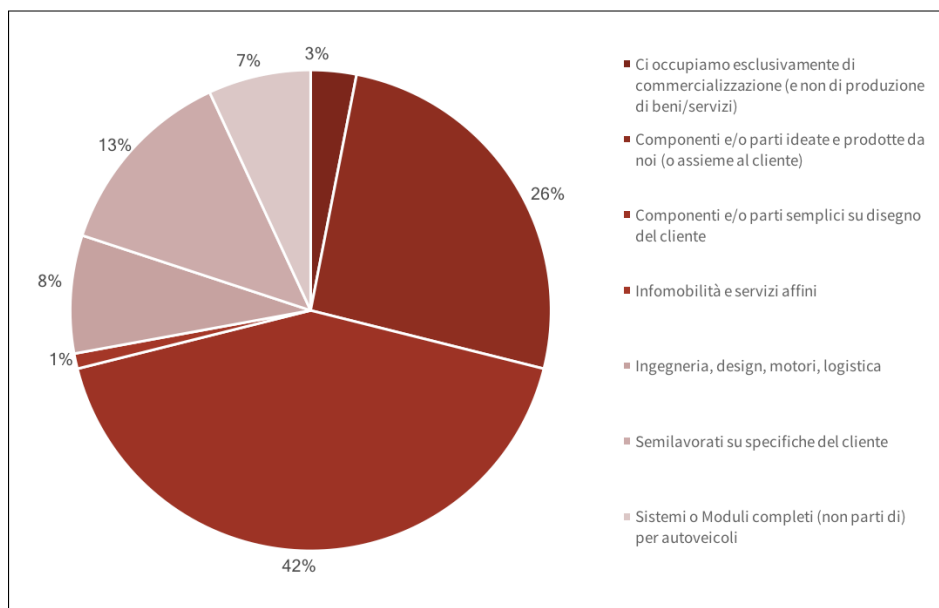
La differenza nelle modalità di integrazione è ben spiegata dalla differenza tra i valori medi di fatturato. La media generale è di poco più di 41mln di €; chi esporta in Germania o Francia raggiunge i 72mln, in Germania, i 55 in Francia, e i 26 in Polonia.

Se isoliamo le categorie sistemisti/modulist e specialisti, i fatturati medi crescono rispettivamente a 197 e 93mln in Germania, a 180 e 33mln in Francia.

Al contrario, in Polonia la categoria di sistemisti e modulist scende rispetto alla Germania a 34mln, mentre gli specialisti a 47 (più elevata, quindi della media in Francia). I subfornitori registrano un fatturato di 18 in Francia, 14 in Germania e 12 in Polonia.

Dall'analisi dell'attività principale dei rispondenti all'indagine dell'osservatorio, si delinea il quadro rappresentato alla seguente figura 6.1.

Figura 6.1 Attività principale dei rispondenti



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017

Possono quindi elencarsi come le categorie di attività critiche rispetto ai processi di trasformazione prima delineati le seguenti:

1. Componenti e/o parti ideate e prodotte da noi (o assieme al cliente), 26%
2. Ingegneria, design, motori, logistica, 8%
3. Sistemi o Moduli completi (non parti di) per autoveicoli, 7%
4. Infomobilità e servizi affini, 1%

per una percentuale di 42% sul totale dei rispondenti. Vi è quindi un significativo potenziale, quasi la metà dei rispondenti è in grado di interloquire con le trasformazioni, a partire dalle loro competenze per quanto riguarda l'innovazione dell'autoveicolo come manufatto; il punto critico resta la quasi totale assenza nel campo dei nuovi servizi.

Cosa confermata anche da un'analisi della componente di Engineering e Design, la più esposta ai processi innovativi. Possiamo dividere questo piccolo gruppo - il 7,6% dei componentisti del rapporto - secondo le loro attività principali:

1. Ingegneria, design, motori, logistica (19,61%)
2. Componenti e/o parti semplici su disegno del cliente (6,20%)

3. Componenti e/o parti ideate e prodotte da noi (o assieme al cliente) (3,10%)
4. Infomobilità e servizi affini (1,3%)
5. Semilavorati su specifiche del cliente (1,3%)
6. Sistemi o Moduli completi (non parti di) per autoveicoli (3%)

I gruppi che sono più legati ai processi trasformativi prima delineati sono il primo, il terzo, il quarto e il sesto cioè il 27% dei rispondenti della categoria E&D. Solo uno si occupa di Infomobilità e servizi affini.

6.3.3 Ricerca e Sviluppo (R&S)

Secondo i dati ACEA, l'Europa per il settore automobili e componentistica è in testa, come crescita, sia nel periodo 2013-14 sia 2015-14 rispetto a USA e Giappone avendo investito, nel 2015, 50mld di € contro circa 30 del Giappone e 18 degli USA. Rispetto agli altri settori industriali i suoi investimenti rappresentano il 27% del totale, la quota più alta.

L'Europa è in testa anche dal punto di vista dei brevetti legati all'auto, con il 32% della Germania, l'11% della Francia, il 4% dell'Italia, il 3% di Svezia e Inghilterra e l'1% dell'Austria, rispetto al 23% del Giappone e all'11% degli USA (dati ACEA).

Il rapporto ACEA sottolinea la positività di questi dati. Ma il dato quantitativo per quanto importante non è tutto. Bisognerebbe pesare questi dati rispetto ai processi innovativi e quelli USA vanno integrati con il settore dell'ICT e del software e allora il quadro che emerge è diverso.

Gli USA hanno investito in questo settore più di 60mld di €, contro circa 8 dell'Europa.

In Germania, secondo il *Financial Times* del 25 gennaio 2017, la discussione riguarda il problema di quelli che vengono definiti come: «i punti di intersezione di settori che prima non avevano nulla da spartire l'un l'altro - come il software e la biologia», ma che costituiscono i punti di innovazione.

C'è grande preoccupazione in Germania per molti che si chiedono se il sistema tedesco, che è più debole degli USA nel settore dell'IT, cioè della tecnologia orizzontale che interviene sui i due pilastri del successo tedesco le automobili e le macchine industriali, sia in grado di rimanere in una posizione dominante. La preoccupazione arriva anche a livello politico: Peter Altmaier, il capo di gabinetto di Angela Merkel, in un dibattito a Berlino a novembre del 2016 ha affermato: «nel futuro il 50-60% del valore di un'auto consisterà di strumenti ed apparati digitali, e il 20% delle batterie. Quindi se non stiamo attenti, noi saremo responsabili per i finestrini, i sedili e le ruote».

La preoccupazione nasce dal fatto che la Germania è ancora largamente ancorata ai settori tradizionali quali, oltre all'auto e alle macchine indu-

striali, le attività minerarie, l'energia e la chimica; tra le prime 100 imprese per reddito solo 5 sono nel settore IT.

Dall'indagine 2017 dell'Osservatorio, sul fronte italiano emerge come il 69% dei fornitori automotive abbia investimenti in R&S, e il 28% non abbia alcun investimento; tale percentuale scende al 26% per il sottoinsieme dell'auto. Solo 24 aziende su 403 (5,9%) hanno investito oltre il 15% del loro fatturato in R&S.

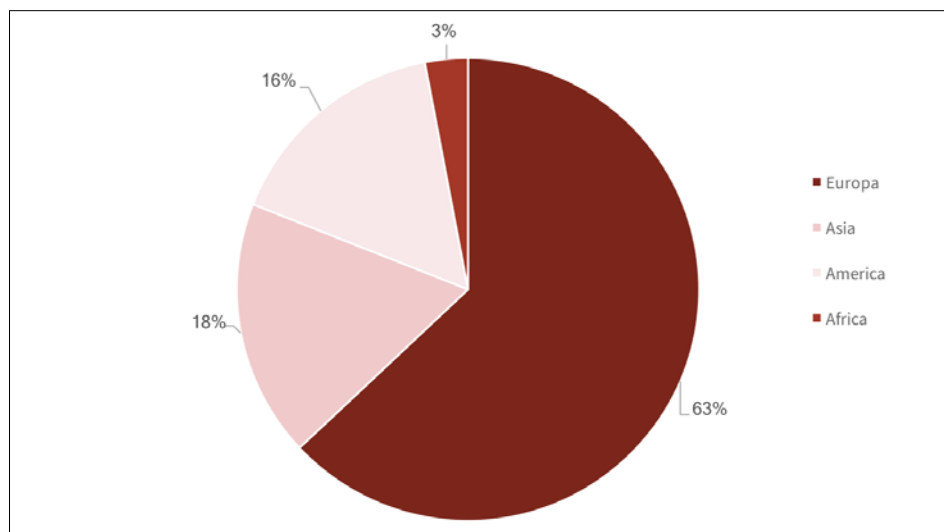
Il 41% non ha nessun addetto alle attività di R&S, ma se si considerano solo quelli dell'auto la percentuale scende al 27%; una minoranza ne ha un numero significativo, cioè oltre il 10%.

Rispetto alle categorie di attività, quelle con il numero maggiore di aziende che ha degli addetti R&S sono gli specialisti (98) e i subfornitori (90), seguiti dagli specialisti dell'*aftermarket* (39), il che dimostra che le attività di R&S tradizionali sono ben presenti e aiutano i componentisti nei posizionamenti internazionali che il rapporto documenta; seguono poi i SIST/MOD e gli E&D che sono in una posizione intermedia dal punto di vista delle possibili traiettorie di innovazione.

6.3.4 Investimenti esteri

La logica che guida gli investimenti è quantitativamente diversa, anche perché solo il 57% dei rispondenti ha fatto investimenti esteri. Il primo continente è l'Europa seguita America e Asia (fig. 6.2).

Figura 6.2 Principale continente per investimenti esteri

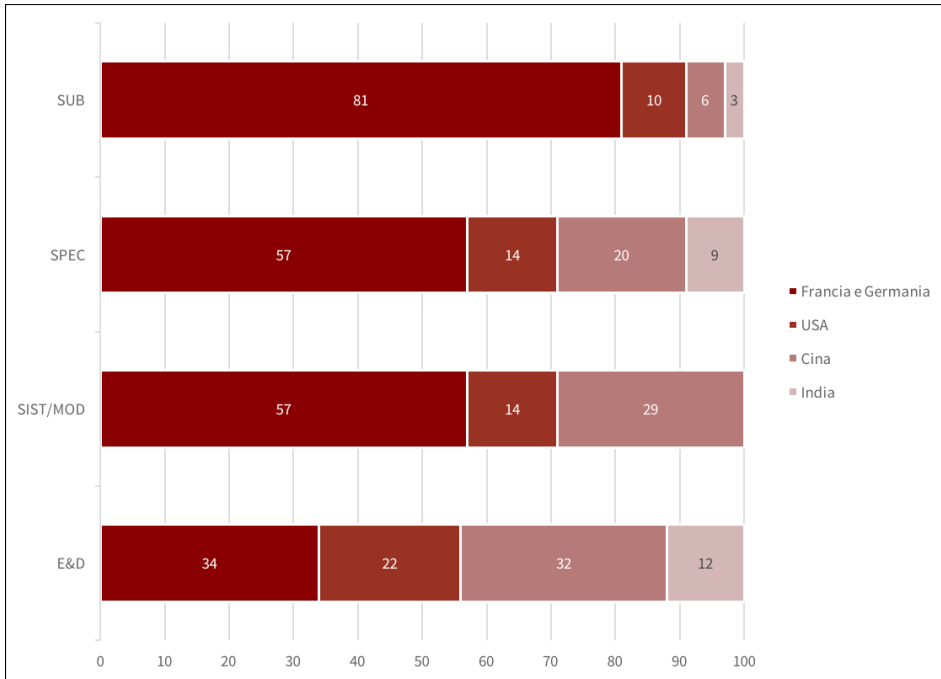


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017

Per quanto riguarda i Paesi, il primo posto è occupato dalla Germania con il 27% seguita da Cina e USA al 10% e dalla Francia al 13%. La logica è del tutto evidente dato che segue le dinamiche prevalenti di mercato, con l'eccezione dell'India con un modesto 3%.

Se ci si concentra sui questi quattro Paesi, la logica di investimento cambia a seconda delle categorie di attività. Francia e Germania sono mete dominanti per i sistemisti e modulisti, gli specialisti, e i subfornitori, mentre il resto del mondo prevale per gli E&D (fig. 6.3).

Figura 6.3 Principale Paese per investimenti esteri, per categoria di attività



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017

6.4 Conclusione

I componentisti italiani appaiono ben posizionati nel sistema automobilistico europeo, anche se con profili diversi di complessità del prodotto e di valore aggiunto. In termini di capacità innovativa la presenza di un gruppo significativo di imprese, con capacità di R&S, nei settori chiave per l'innovazione di prodotto lascia ben sperare sulla capacità di sapere affrontare una fase di profondo cambiamento della vettura sia per quanto riguarda i materiali che i sistemi di propulsione, anche se sono necessari ulteriori investimenti in tecnologia e in formazione. Dalle analisi di contesto, disponibili nella letteratura e nella stampa specializzata, si evince come il settore dell'auto sia in una fase di transizione sia tecnologica - materiali, sistemi di propulsione, connettività, automazione, ecc. - sia a causa delle crescenti spinte verso un ripensamento della mobilità delle persone e delle cose. Il punto più delicato, anche perché è un percorso di innovazione già in corso e in accelerazione come si evince dalle stesse cronache di giornale, è quello del passaggio all'ibrido o all'elettrico puro. Come dimostra il recente caso di STMicroelectronics l'Italia dispone non solo delle competenze meccaniche tradizionali anche di alto livello, ma ha le potenzialità di entrare in questo percorso di innovazione, non per virtù del suo produttore nazionale per eccellenza, FCA, oggi molto arretrata su questo fronte, ma per la possibilità di intrecciare le competenze tradizionali con aziende che operano nel campo della digitalizzazione. Se, quindi, il sistema italiano della componentistica ha delle carte da giocare nella fase di transizione che si sta aprendo, sarebbe inadeguato pensare che questa potenzialità sia lasciata a un meccanismo di selezione naturale. Occorre un quadro nazionale di riferimento, un sistema di innovazione nazionale aperto a tutti i protagonisti, in primo luogo le aziende eccellenti della componentistica.

Il punto debole, da un punto di vista strategico sta per l'appunto nei «punti di intersezione di settori che prima non avevano nulla da spartire l'un l'altro - come il software e la biologia», che costituiscono i punti di innovazione. Qui l'Europa, nel settore automobilistico, a differenza da quello della biologia, è rimasta, a partire dalla Germania e l'Italia, in una posizione di debolezza. Questa situazione rappresenta una minaccia per i componentisti che avrebbero bisogno di una integrazione con queste tecnologie orizzontali.

