

## **Introduzione**

### **Prospettive per la filiera automotive italiana alla luce della crisi del 2020**

Anna Moretti e Francesco Zirpoli

(CAMI - Dipartimento di Management, Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

La pubblicazione dei risultati della rilevazione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana avviene ad ottobre di ciascun anno solare e riporta la fotografia dell'anno precedente. Il 2020, anno in cui l'Italia e il mondo hanno dovuto fare i conti con la crisi sanitaria ed economica determinata dalla diffusione del virus COVID-19, porta con sé una novità anche in questo lavoro di approfondimento sulla filiera automotive italiana. Stante la totale eccezionalità della situazione, con l'Europa alle prese con lockdown e fermi produttivi più o meno estesi, alla tradizionale rilevazione avviata a fine febbraio 2020, l'Osservatorio ha fatto seguire una seconda indagine di approfondimento svoltasi durante l'estate (da metà luglio a metà settembre) mirata a raccogliere le prime reazioni delle imprese della filiera alla crisi da coronavirus. Questa edizione del volume dell'Osservatorio è, quindi, particolarmente ricca di spunti in quanto collega la fotografia del 2019 alla situazione generata dalla pandemia ex COVID-19 nel 2020.

Il quadro complessivo che emerge è quello di una filiera i cui risultati in termini di fatturato, produzione ed export erano già in contrazione nel 2019 e, di conseguenza, particolarmente esposta alla crisi del 2020. La produzione dell'industria nazionale, infatti, si era già chiusa nel 2019 con un -9,6% della produzione industriale del settore automotive, -13,9% di automobili rispetto all'anno precedente, e -7,9% in termini di fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori.<sup>1</sup> I dati sulla contrazione di produzione e vendite si rispecchiano inevitabilmente nella valutazione dei dati economico-finanziari delle imprese della filiera italiana riportati in questo volume che evidenziano, sulla base dei dati del 2019, come circa un terzo delle imprese della filiera siano a rischio 'crisi profonda'. L'analisi dell'impatto della crisi sanitaria ed economica seguita al diffondersi del COVID-19 non può che partire dal fatto che la crisi della filiera italiana

<sup>1</sup> Il dato italiano, d'altro canto, risulta coerente con l'andamento delle vendite di autoveicoli nei Paesi asiatici (-7,9%) e BRIC (-7,3%) che hanno contribuito ad una diminuzione globale delle vendite del 4,5% con la sola area EU che fatto registrare un livello di vendite analogo al 2018 (+0,4%) ma a fronte di una significativa contrazione della produzione (-4,6%).

viene da lontano e che, per tale ragione, i fermi produttivi e l'ulteriore contrazione del volume d'affari rischiano di avere impatti drammatici e irreversibili.

Cosa aspettarsi per i prossimi mesi? Ci sono almeno tre elementi di incertezza. Il primo, molto contingente, riguarda la ripresa della domanda e della produzione di autoveicoli in Europa e nei principali mercati di sbocco della filiera italiana che, a loro volta, dipendono dalla fine dell'emergenza COVID-19 e da come e se riprenderanno i consumi e gli acquisti. La domanda di mobilità soddisfatta attraverso l'acquisto di un mezzo privato sembra aver ripreso interesse per i consumatori finali perché garantisce maggiore sicurezza in un momento in cui il distanziamento fisico è divenuto critico ai fini del contenimento della pandemia. Questa tendenza, sebbene probabilmente temporanea, potrebbe comunque rallentare la riduzione in EU della domanda di autovetture nel caso, da tutti auspicato, che l'emergenza pandemica finisca.

Il secondo motivo di incertezza è legato alle scelte di Stellantis, la società frutto della fusione tra PSA e FCA. Date le molteplici sovrapposizioni in EU tra attività di progettazione, produzione, filiera della componentistica delle due storiche case automobilistiche, quali saranno i nuovi equilibri produttivi europei? Quali le ripercussioni sulla filiera italiana, soprattutto quella fortemente dipendente da FCA e non particolarmente votata all'export o alla diversificazione del portafoglio clienti? Sebbene siano costanti i segnali che vanno nella direzione di una minore dipendenza da FCA della filiera italiana, i dati mostrano che l'automotive italiano è ancora in grande misura dipendente dalle attività e dai successi commerciali del gruppo.

Il terzo motivo di incertezza riguarda le politiche per reagire alla crisi. Quest'ultima ha mostrato la necessità di 'accorciare' le filiere globali per riuscire a gestire con maggiore affidabilità le forniture. Ciò può trasformarsi in un'opportunità soprattutto per i fornitori italiani di minori dimensioni. Inoltre, la crisi ha mostrato il potenziale di sviluppo di nuovi mercati di sbocco, in particolare quello legato al rilancio della produzione di autobus in Italia. Tuttavia, su questi fronti rimangono delle questioni aperte. I fornitori italiani riusciranno rapidamente a riposizionarsi nelle filiere produttive che ruotano intorno al drivetrain elettrico, che registra i maggiori tassi di crescita nel campo della mobilità privata? Le imprese della filiera italiana che hanno partecipato all'indagine sembrano essere più focalizzate a contenere l'emergenza che orientate ad identificare le opportunità che essa può generare. Tra queste, vi è senza dubbio la possibilità di rilancio della produzione di autobus in Italia. A tal proposito, molto dipenderà dalle politiche pubbliche e dagli investimenti nel trasporto pubblico locale.

Sul fronte delle politiche pubbliche, l'emergenza COVID-19 non sta facendo altro che accelerare l'esigenza di un cambio di passo verso la necessità di favorire lo sviluppo di nuove eccellenze nei campi dei drivetrain alternativi all'endotermico e nei servizi ad alto valore aggiunto per la

mobilità. Per riuscire in questo cambio di passo, come mostrano le esperienze internazionali, è necessario sviluppare una rinnovata capacità di realizzare sinergie tra investimenti pubblici e privati che abbiano capacità finanziarie, tecnologiche e manageriali adeguate ai contesti competitivi internazionali. Purtroppo l'Italia, in questa fase storica, sembra essere afflitta da una doppia zavorra. Dal un lato, è ormai conclamata la difficoltà nel programmare investimenti pubblici per sostenere l'attrattività di investimenti privati in Italia attraverso una spinta decisa al cambiamento della base tecnologica dell'industria e delle conseguenti ricadute sulla composizione della filiera. Assecondare la richiesta di ulteriori incentivi alla domanda a scapito di investimenti in ricerca e innovazione è solo l'ennesima prova di questa attitudine. Dall'altro lato, è evidente la difficoltà di interlocutori privati qualificati nel rilanciare i poli italiani di eccellenza e/o nel crearne di nuovi per un deficit di investimenti in ricerca e sviluppo, struttura manageriale inadeguata e poco formata per le sfide della nuova mobilità, risorse finanziarie compresse dalla difficoltà ad accedere ai mercati internazionali dei capitali e incapacità a compensare i suddetti limiti attraverso il 'fare rete'.

Il rapporto di quest'anno si compone di due parti: la prima, relativa agli scenari globali dell'industria automotive, comprendente i capitoli 1 e 2; la seconda, di presentazione dei risultati dell'indagine e approfondimenti tematici, con la fotografia dell'industria al 2019 (capitoli da 3 a 7) e l'approfondimento relativo alla crisi sanitaria ed economica (capitolo 8).

Il capitolo 1 descrive gli scenari globali dell'industria automotive in termini di produzione e domanda di autoveicoli, evidenziando le diverse dinamiche per macro-area con particolare attenzione al caso Italia. Il quadro che ne emerge è di generale contrazione, portando a riflessioni sulla transizione dell'industria verso i drivetrain alternativi.

Il capitolo 2 riprende le riflessioni del capitolo di apertura sulla crisi sanitaria ed economica, presentando i principali tratti della situazione globale e approfondendo il caso della filiera italiana stretta tra il ritardo nella transizione verso le nuove tecnologie e la crisi pandemica.

Apra la seconda parte del volume il capitolo 3 che propone la fotografia al 2019 delle imprese della filiera automotive italiana. Il quadro che ne emerge è di un settore in sofferenza, con importanti contrazioni di fatturato (che non potranno che essersi aggravate a valle della crisi del 2020). Il capitolo mostra come la crisi della domanda e in particolare le difficoltà di FCA (descritte nel cap. 1) si riflettono in modo evidente sullo stato di salute della filiera italiana.

Segue all'analisi complessiva a livello nazionale il capitolo 4 di approfondimento territoriale sul Piemonte, l'unico realizzato in questa edizione del rapporto dell'osservatorio perché rappresentativo di quasi la metà delle imprese della filiera. Nonostante la conferma della propensione del settore Piemontese allo sviluppo dell'innovazione e alla realizzazione di progetti sui

nuovi trend tecnologici, la filiera piemontese registra una contrazione del fatturato ancora più marcata rispetto alla media nazionale (-4,8% rispetto al -3,9%). La difficoltà del comparto regionale sarà confermata anche dall'analisi longitudinale presentata al capitolo 7, e può essere interpretata come una difficoltà legata alla forte dipendenza della regione da FCA.

I successivi capitoli 5 e 6 presentano gli approfondimenti tematici sullo sviluppo di progetti in chiave Industria 4.0 e sulla diffusione dei nuovi drivetrain. I risultati presentati al capitolo 5 sottolineano come, dopo un'iniziale coinvolgimento delle imprese della filiera verso l'adozione di tecnologie 4.0 per l'efficientamento e l'innovazione dei processi organizzativi, probabilmente su spinta del piano Industria 4.0 e degli incentivi Calenda, negli ultimi anni la quota di imprese che ha avviato progetti di sviluppo in questo senso si è fermata. Tuttavia, le imprese che hanno intrapreso questo percorso di sviluppo con obiettivi di competitività e innovazione riportano importanti risultati in termini di, tra gli altri, problem solving, capacità di produzione, e sicurezza sul lavoro.

La riflessione sull'elettrificazione della filiera italiana proposta al capitolo 6 è inquadrata nell'analisi dell'andamento del mercato elettrico europeo, che quest'anno mostra un'accelerazione più decisa verso l'elettrificazione. I dati italiani confermano il leggero ritardo del mercato elettrico in questo Paese, nonostante le auto ibride (che stanno trainando la transizione in tutta Europa) abbiano segnato un aumento deciso anche sul mercato italiano, passato dallo 0,6% delle immatricolazioni 2019 ad un oltre 2% dei primi nove mesi del 2020. Il dato, frutto probabilmente della contrazione significativa dell'intero mercato domestico, evidenzia comunque una tendenza significativa. Il dato importante riguarda infine l'attività della filiera: i dati raccolti dall'Osservatorio 2020 vedono raddoppiare la quota di imprese impegnate in progetti di sviluppo legati ai nuovi powertrain, segnando un importante cambio di passo rispetto al passato.

Il capitolo 7 si differenzia dai precedenti per il tipo di analisi proposta, non più basata sui dati della rilevazione dell'Osservatorio, ma sui dati dei bilanci delle imprese della filiera che rientrano nel perimetro dell'Osservatorio. Con l'obiettivo di fornire una valutazione della resilienza delle imprese della filiera alla grave crisi pandemica del 2020, il capitolo propone un'analisi di tipo longitudinale basata su due indicatori di solidità: il grado di solvibilità e il grado di inefficienza. Il capitolo identifica alcune categorie di imprese che potrebbero essere maggiormente esposte alla crisi del 2020 (l'area piemontese, le micro e piccole imprese, le attività di Engineering & Design e specialisti dell'aftermarket) e, in modo complementare, aree geografiche e attività della filiera più resilienti (il Veneto, i fornitori di moduli e sistemi, e i subfornitori). Sorprende e preoccupa il dato che vede circa un terzo delle imprese a rischio crisi finanziaria profonda.

Chiude il volume il capitolo 8, che riporta i risultati dell'approfondimento su impatti e risposta delle imprese della filiera alla crisi da COVID-19. I

risultati evidenziano come gli impatti della prima ondata pandemica siano stati molto significativi in termini di calo del fatturato, degli ordinativi, e dell'occupazione. Le imprese hanno dovuto fermare i propri investimenti e valutare un ridimensionamento, a valle di lunghe chiusure (in media 1/2 mesi) e conseguente crisi di liquidità. L'approfondimento suggerisce come le imprese della filiera al momento siano maggiormente focalizzate a contenere l'emergenza piuttosto che orientate ad identificare possibili opportunità che da queste possano emergere. Tuttavia, come emerso nei diversi capitoli del presente volume, la crisi causata dalla diffusione del COVID-19 sta sostanzialmente accelerando l'esigenza di un cambio di paradigma tecnologico, spingendo verso la necessità di consolidare competenze e sviluppare nuove eccellenze nel campo dei powertrain alternativi e dei nuovi servizi per la mobilità.

Concludendo, il volume dell'edizione 2020 dell'Osservatorio, nel leggere le più recenti dinamiche nazionali e internazionali dell'industria automotiva, fa il punto su una situazione molto critica per le imprese del settore. La transizione tecnologica di questi anni è ormai avviata e sembra accelerare per effetto della grave crisi sanitaria ed economica causata dal diffondersi del COVID-19. Il futuro della filiera italiana, viste le sue specifiche criticità, potrebbe giocarsi sulla capacità di sviluppare aggregazioni e reti per l'innovazione, con obiettivi importanti di competitività dell'intera filiera sullo scenario internazionale.

