

4 Il Piemonte. Da simbolo fordista a incubatore dell'auto del futuro

Alberta Coccimiglio e Annunziata Scocozza
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 4.1 La filiera piemontese. – 4.2 La filiera automotive piemontese: dimensioni economiche e caratteristiche strutturali. – 4.3 Il mercato e le strategie di internazionalizzazione. – 4.4 I processi di innovazione e le reti d'impresa. – 4.5 I nuovi *trend* tecnologici. – 4.6 Alcune considerazioni conclusive: il Piemonte verso la mobilità del futuro.

4.1 La filiera piemontese

Le dinamiche di evoluzione della filiera della componentistica automotive piemontese intersecano inevitabilmente i processi di mutamento strutturale di un territorio che, nel tempo, sta ridisegnando la propria fisionomia. Negli anni della crisi, il Piemonte ha subito uno shock economico così importante da produrre un incremento del divario di produttività rispetto ad altre regioni ad essa comparabili (ad esempio Veneto, Lombardia, Emilia Romagna) e mostrando maggiori difficoltà ad avviare strategie di recupero efficaci.¹ Tuttavia, nel 2017 l'economia regionale ha mostrato segnali di miglioramento: l'Istituto Prometeia ha stimato una crescita del PIL pari all'1,6%, e la ripresa sembra godere sia di una spinta della domanda esterna, sia di un risveglio di quella interna.

Oggi un importante bacino di attività di servizi affianca l'asse manifatturiero, dove il comparto dei mezzi di trasporto ha mantenuto nel corso degli anni un ruolo strategico nel, seppur lento, processo di recupero e consolidamento dell'economia territoriale. Se, in termini quantitativi, l'incidenza del numero di imprese che operano nell'automotive sul sistema imprenditoriale regionale è modesta, risulta invece più incidente la capacità di produrre impatto economico sul territorio.²

Tale apporto anche nel corso dell'ultimo anno si è manifestato in prima battuta grazie al buon andamento della produzione industriale, trainata soprattutto dal rafforzamento dei flussi di export: la variazione media annua

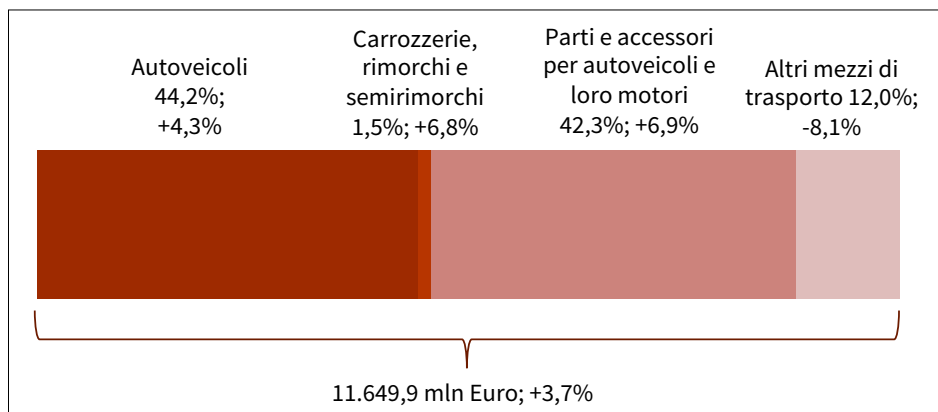
1 Per approfondimenti si veda la Relazione annuale 2018 di Ires Piemonte.

2 Si consideri che le sole imprese registrate con il codice ATECO 29.3 rappresentano circa lo 0,2% del sistema imprenditoriale piemontese.

della produzione industriale dei mezzi di trasporto in Piemonte nel 2017 è stata ampiamente positiva, pari al +5,8%, superando la variazione complessiva del settore manifatturiero (+3,7%). Ad essa ha contribuito in modo significativo l'andamento delle imprese impegnate nella fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi, parti ed accessori, con un incremento medio della produzione industriale del 4,6%.³

Altrettanto rilevante il ruolo del comparto nelle dinamiche di internazionalizzazione: i mezzi di trasporto compongono oltre il 24% delle esportazioni piemontesi, con un valore che supera gli 11,6mld di €. ⁴ Di poco inferiori alle vendite di autoveicoli, che rappresentano il 44% dell'export regionale di mezzi di trasporto, le vendite all'estero di parti e componenti (il 42%) mantengono una dinamica di crescita più sostenuta (+6,9%) nel corso dell'ultimo anno.

Figura 4.1 Esportazioni piemontesi di mezzi di trasporto. Peso e variazione % 2017/2016



Fonte: Nostra elaborazione su dati Istat

Le imprese che ad oggi concorrono a comporre il complesso universo della componentistica automotive in Piemonte sono oltre 750 e costituiscono il 35% del comparto in Italia.⁵

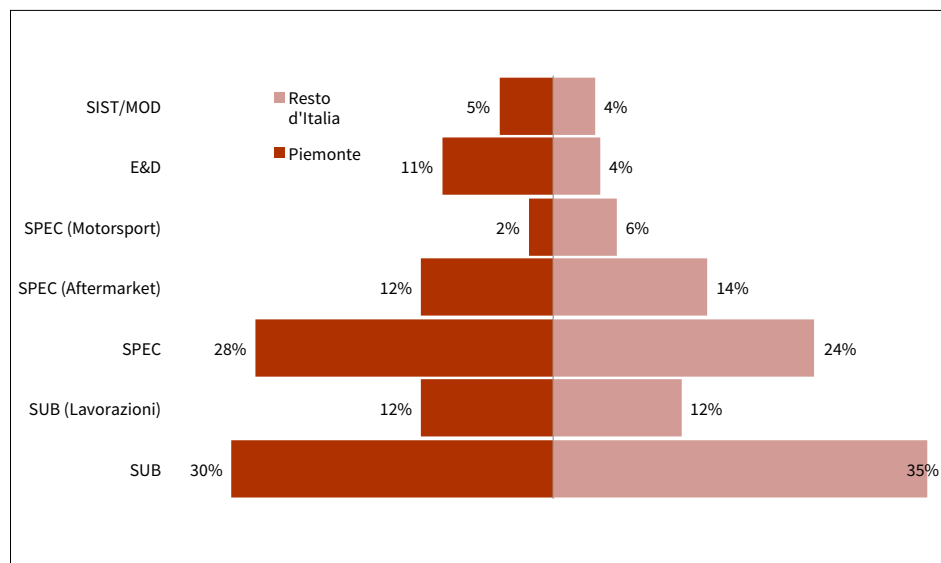
3 Indagine congiunturale trimestrale sull'industria manifatturiera condotta da Unioncamere Piemonte, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino.

4 Per le statistiche regionali si fa riferimento ai dati ISTAT CPA Ateco 2007. È la classificazione delle attività economiche adattata alle statistiche del commercio con l'estero. Essa coincide fino alla quarta cifra di dettaglio sia con la NACE Rev.2 valida a livello europeo sia con la CPA2008 (Classificazione dei prodotti secondo l'attività economica).

5 Si rimanda al paragrafo «L'universo di riferimento e la metodologia d'indagine» per quanto concerne la definizione più dettagliata del dataset di partenza.

È una realtà di rilievo perché ben rappresenta tutti i segmenti della filiera, esprimendo però al contempo la caratterizzazione di un territorio sul quale la presenza di sistemisti e moduli, specialisti e soprattutto di imprese di engineering e design è molto più accentuata rispetto al resto d'Italia. Viceversa, al di fuori dei confini piemontesi incide maggiormente la presenza di subfornitori, specialisti dell'*aftermarket* e del *motorsport*.

Figura 4.2 Le principali categorie di fornitura nell'universo di riferimento. Piemonte e resto d'Italia a confronto⁶



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Di rilievo anche il peso economico dell'automotive piemontese. Nel 2017 il giro d'affari stimato è pari a 18,4 miliardi di euro, il 40% circa del fatturato italiano del comparto, con una crescita del 6,5% rispetto all'anno precedente. È un incremento che, a velocità diverse, ha riguardato tutti i diversi segmenti della filiera: analogamente a quanto accaduto a livello italiano, subfornitori, sistemisti e moduli e subfornitori delle lavorazioni hanno trainato la performance economica, mentre per specialisti, E&D e specialisti dell'*aftermarket* si tratta di una variazione più contenuta, seppur positiva.

⁶ Nell'analisi che segue relativa ai risultati dell'indagine 2018, la componente degli specialisti del motorsport è accorpata alla più ampia categoria degli specialisti, trattandosi di un numero esiguo di imprese rispondenti (4 in totale).

Anche il bacino occupazionale impiegato nella filiera automotive regionale, nel 2017 stimato in oltre 58mila addetti, si è ampliato nel corso dell'ultimo anno, registrando una variazione del +1,5%. La vivacità del mercato del lavoro, tuttavia, non si è manifestata principalmente nei segmenti della filiera che han registrato le migliori performance economiche: mentre sistemisti/modulisti e subfornitori hanno mantenuto pressoché stabile il capitale umano in esse attivo, le assunzioni più numerose sono state effettuate da specialisti (+2,8%) e, soprattutto, imprese di E&D (+3,6%).

Tabella 4.1 Fatturato e addetti automotive. Dati Piemonte

	Imprese	2017	2016	Var.% 2017/2016 Fatturato auto	2017	2016	Var.% 2017/2016 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	(rettificato) fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	(rettificato) addetti auto	
Subfornitori	225	1.300	1.198	8,5%	7.479	7.422	0,8%
Subfornitori (lavorazioni)	94	451	395	14,2%	2.005	1.954	2,6%
Specialisti*	234	7.685	7.374	4,2%	21.606	21.015	2,8%
Specialisti (aftermarket)	88	773	743	4,0%	2.343	2.318	1,1%
Engineering & Design	83	682	661	3,2%	4.624	4.462	3,6%
Sistemisti/ modulisti	38	7.496	6.894	8,7%	20.513	20.531	-0,1%
Totale	762	18.387	17.265	6,5%	58.570	57.702	1,5%

* specialisti puri, telematica e motorsport

In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 16.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

4.2 La filiera automotive piemontese: dimensioni economiche e caratteristiche strutturali

Delle imprese che rappresentano la filiera automotive in Piemonte, 212 (il 28%) hanno partecipato attivamente all'edizione 2018 dell'indagine dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, 26 in più rispetto all'anno precedente.⁷ Si tratta di un campione affidabile poiché in larga parte fidelizzato: la metà delle imprese rispondenti all'indagine 2018 aveva già partecipato all'edizione 2017 e, tra queste, 65 imprese hanno

⁷ Si fa riferimento alla percentuale di imprese regionali rapportata all'insieme di imprese del dataset utilizzato in partenza per la somministrazione del questionario.

compilato il questionario per il terzo anno consecutivo. Delle 467 imprese rispondenti a livello nazionale, in Piemonte si concentra oltre il 45%: prima regione per imprese presenti e rispondenti, seguita a distanza da Lombardia ed Emilia Romagna, il Piemonte ha una presenza omogenea di partecipanti appartenenti a tutti i segmenti della filiera, con un'adesione all'indagine sempre superiore al 20% e punte pari al 31% e al 39% nel caso di specialisti e sistemisti e modulist.

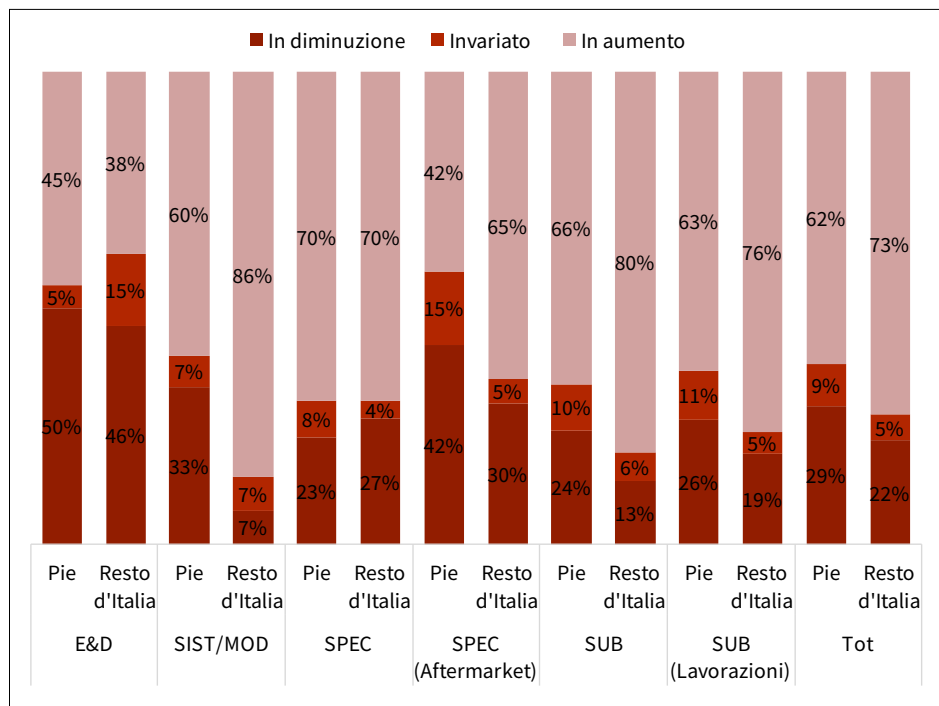
La significatività del risultato conseguito è confermata anche dal peso economico delle imprese piemontesi rispondenti che appartengono alla filiera: esse producono un fatturato pari a 8,9mld di €, oltre il 43% dei ricavi a livello italiano, e impiegano 30.550 addetti, il 40% del totale nazionale ai quali si vanno ad aggiungere 2.421 occupati non alle dirette dipendenze dell'impresa (mediante contratti di somministrazione, collaborazione o rapporti di consulenza). In termini percentuali l'incidenza dell'automotive è sostanziale: il comparto contribuisce alla produzione del 71% del fatturato e si avvale del 69% degli addetti complessivi.⁸

Anche il 2017, così come l'anno precedente, si è confermato un anno di crescita della produzione e, coerentemente, del fatturato: la saturazione della capacità produttiva è stata pari o superiore all'80% per sei imprese su dieci e, fra queste, la metà ha utilizzato gli impianti almeno al 90% della loro potenzialità; nel 2016, solo due imprese su dieci avevano raggiunto una così elevata percentuale di saturazione.

Il riscontro economico più importante è dato dal fatto che il fatturato prodotto dal gruppo di rispondenti è aumentato in media del 6,9% rispetto al 2016: il 62% delle imprese ha manifestato una crescita dei ricavi, in un quinto dei casi con incrementi superiori al 20%. Nonostante il saldo, pari al +33%, vada a favore delle dichiarazioni positive, in Piemonte le imprese che hanno rilevato un incremento del fatturato hanno un peso inferiore rispetto al dato del resto d'Italia e ciò emerge in tutti i segmenti della filiera fuorché fra gli E&D e gli specialisti.

⁸ L'incidenza dell'automotive è in calo rispetto al 2016 quando il peso di fatturato e addetti del comparto era di dieci punti percentuale superiore. Tale diminuzione in parte può dipendere da una più elevata partecipazione all'indagine di specialisti e subfornitori (il 33% e il 38%), la cui diversificazione produttiva porta con sé una minore incidenza della componentistica automotive su giro d'affari e risorse umane ad essa dedicate. Nel complesso, pur tenendo conto della più contenuta presenza di imprese di engineering e design e dei subfornitori delle lavorazioni (rispettivamente il 9,4% e il 9%), la fotografia delle imprese piemontesi rispondenti per appartenenza alle diverse categorie della filiera produttiva si può ritenere comunque aderente all'universo di riferimento.

Figura 4.3 Andamento del fatturato 2017/2016 per categorie di fornitura. Piemonte e resto d'Italia a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nel tracciare un 'profilo' più dettagliato dell'industria automotive piemontese, pur limitato alle imprese rispondenti all'indagine, emergono alcune peculiarità del comparto, soprattutto se posto a confronto con le realtà presenti sul resto del territorio nazionale. È una filiera produttiva ancora frammentata in realtà imprenditoriali di piccole dimensioni: considerando come criterio dimensionale la fascia di fatturato, in Piemonte il 58% delle imprese ha una micro o piccola dimensione, mentre nel resto d'Italia, dove tale percentuale si riduce al 52%, è maggiore la presenza di medie imprese rispetto al territorio regionale (il 30,6% contro il 24,5%); resta parimenti contenuta (al 17,5%) l'incidenza delle grandi imprese.⁹

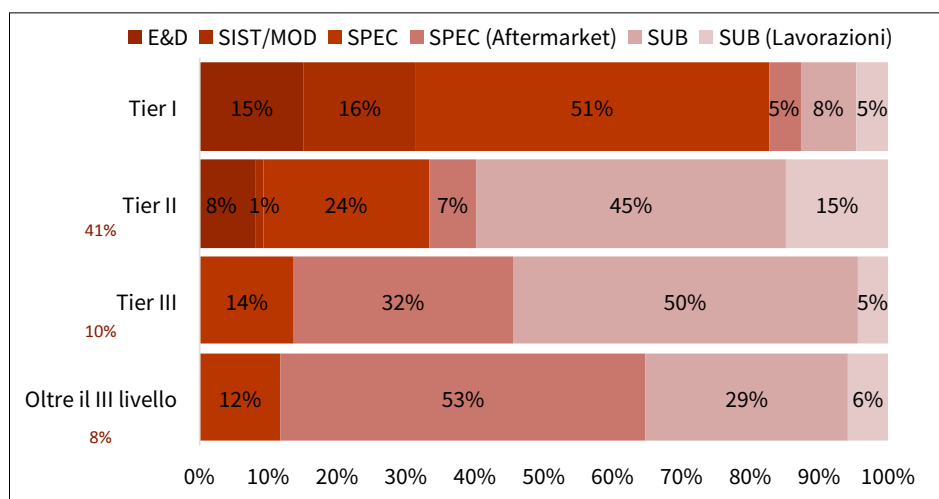
Tuttavia, nonostante prevalga la piccola dimensione aziendale e, come emergerà in seguito, sia ancora limitata la propensione a creare reti d'im-

9 Si consideri la definizione europea di PMI che distingue la micro dimensione aziendale (fatturato inferiore ai 2mln di €) dalla piccola (fatturato compreso fra i 2 e i 9mln di €), e dalla media (con fatturato fra i 10 e i 49mln di €).

presa, la componentistica automotive piemontese si può considerare una realtà manifatturiera radicata, organizzativamente strutturata sul territorio, orientata ad operare ai livelli più elevati della fornitura e proiettata sui mercati internazionali. La quasi totalità delle imprese (il 94%) è attiva nel settore da almeno cinque anni - a fronte dell'89% che si dichiara tale nelle altre regioni italiane - e il 34% delle imprese appartiene ad un gruppo industriale, in prevalenza estero (nel 65% dei casi). Fra le diverse categorie della filiera, l'appartenenza a un gruppo è particolarmente diffusa per gli specialisti (il 39%) e caratterizza la totalità dei sistemisti e modulist, categorie che operano nei livelli più elevati della piramide di fornitura (*Tier I*), con un più spiccato orientamento all'internazionalizzazione dell'attività produttiva.

Anche grazie alla presenza di sei case automobilistiche a diverso titolo presenti¹⁰ nell'area del torinese, la piramide di fornitura piemontese si caratterizza dunque per un nucleo importante di imprese che si relazionano direttamente con i costruttori auto, collocandosi all'apice della filiera: il peso delle imprese che rivestono il ruolo di *supplier Tier I* è maggiore (il 41%), rispetto a quello ricoperto nel resto d'Italia (il 32,2%); d'altro canto, è meno significativa la presenza di imprese *Tier III*, che rappresentano il 10% anziché oltre il 15%.

Figura 4.4 La piramide di fornitura piemontese



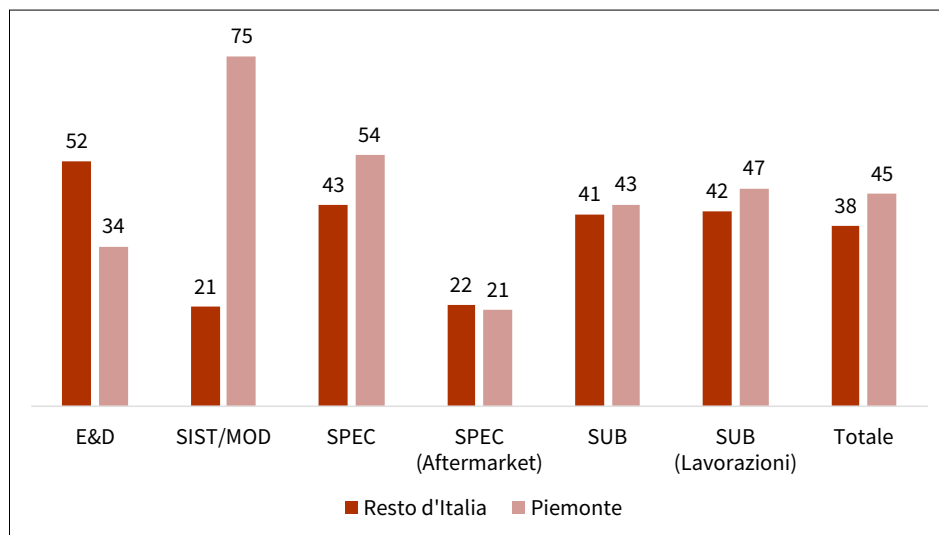
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

¹⁰ FCA Italy e Maserati con gli stabilimenti produttivi di Mirafiori e Grugliasco; i centri stile di Mahindra - Pininfarina (Beinasco), Volkswagen - Italdesign (Moncalieri), Jac (Pianezza) e Changan (Rivoli).

Non a caso, fra le quasi 160 imprese che dichiarano di mantenere relazioni dirette o indirette con FCA¹¹ e di imputare ad esse la produzione di parte del proprio fatturato, vi è l'84% dei *supplier Tier I* e l'82% dei *supplier Tier II*. Tuttavia, se nel biennio 2014/15 le relazioni con FCA sembrano consolidarsi dopo un graduale processo di emancipazione, negli ultimi due anni la 'dipendenza' dal costruttore ha perso nuovamente nettezza in Piemonte rispetto al passato, benché questa relazione ancora condizioni le dinamiche di parte del comparto regionale; risulta, invece, inversa la tendenza nel resto d'Italia, quasi a recepire maggiormente le opportunità legate all'internazionalizzazione del gruppo italoamericano. Oggi il 79% delle imprese rispondenti piemontesi ha dichiarato che una parte del fatturato proviene da Fiat-Chrysler - a fronte dell'86% del 2015 - mentre nelle altre regioni d'Italia la quota, oggi pari al 75%, due anni prima era stabile al 60%. Ma, in termini economici, il ruolo di FCA è ancora determinante: la casa automobilistica incide in media nella produzione del 45% del fatturato (il 58% se si considerano le sole imprese che hanno relazioni con FCA), sette punti percentuale in più rispetto alla media degli altri territori italiani; inoltre, quasi la metà dei rispondenti piemontesi colloca il Gruppo fra i primi tre clienti del comparto automotive (il 41% delle imprese nelle altre regioni). I segmenti della filiera per i quali il fatturato derivante dal gruppo FCA rispecchia il dato medio sono quelli legati alla subfornitura, mentre risulta meno incidente sulla composizione del fatturato degli specialisti dell'aftermarket. Emerge invece una posizione estremamente divergente a livello territoriale fra le categorie dei sistemisti e modulisti e quella degli E&D: la prima categoria in Piemonte mostra ancora una radicata dipendenza da FCA, dal quale proviene il 75% del fatturato, mentre nel resto d'Italia è il segmento meno vincolato al Gruppo italoamericano. Al contrario, le imprese di engineering e design in Piemonte risultano più emancipate da FCA rispetto a chi si occupa di stile e progettazione nelle altre regioni italiane, anche probabilmente a fronte dell'acquisizione di Pininfarina e Italdesign da parte di Mahindra e Volkswagen.

11 Ivi inclusa CNH Industrial.

Figura 4.5 Percentuale del fatturato derivante dal gruppo FCA (valore % medio 2017). Piemonte e resto d'Italia a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

4.3 Il mercato e le strategie di internazionalizzazione

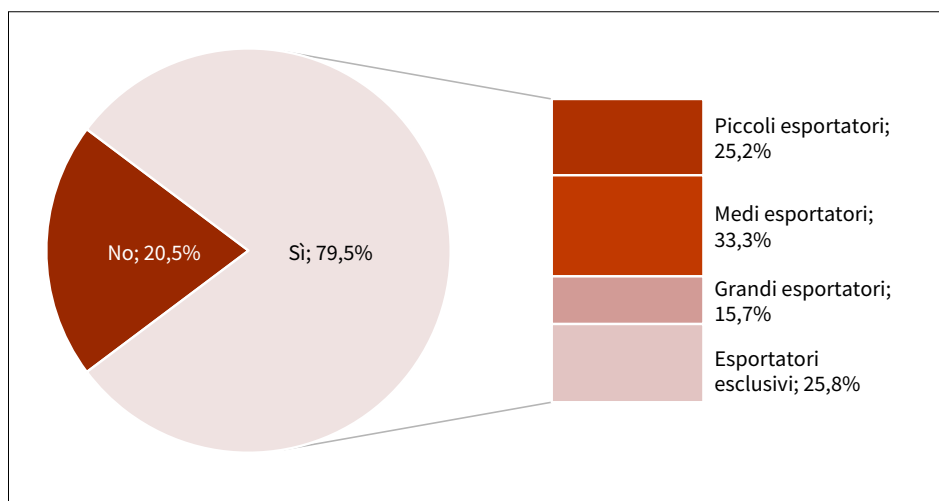
Il mercato nel quale operano le imprese della componentistica automotive piemontese è di respiro internazionale e diversificato, pur con alcuni limiti strutturali: il primo legato all'importanza che hanno le vendite destinate al mercato del primo impianto; il secondo dovuto al tradizionale orientamento della filiera automotive regionale ad una produzione ancora 'generalista', più che a mercati di nicchia. Oltre l'87% delle imprese rispondenti ha un fatturato automotive derivante dal primo equipaggiamento e per otto di queste aziende su dieci è un mercato che genera la quota prevalente dei ricavi del settore. Nel canale della ricambistica operano i due terzi delle aziende che producono nel comparto - erano il 71% nel 2016 - ma per più della metà di esse è un segmento di mercato dal quale proviene non oltre il 25% del fatturato auto. Nelle altre regioni italiane è lievemente inferiore il numero di imprese che hanno una quota di fatturato proveniente da produzioni destinate al primo impianto (l'83%), a favore di una maggiore presenza nell'aftermarket (il 70%).

Due imprese su tre producono parti e componenti destinate ad autovetture di piccola o medio-grande cilindrata, mentre è minore la quota di imprese che si rivolgono al mercato dei monovolume e SUV (il 56%), così come al

settore delle autovetture premium o sportive (il 45,9%), dove solo alcuni mestieri della filiera, E&D e specialisti, sono presenti in modo più incisivo. Meno rilevante anche la produzione rivolta a veicoli commerciali (il 52,7% delle imprese), veicoli industriali (il 46,4%) e autobus e pullman (il 22,2%).

Con un orientamento così diversificato della produzione, resta forte la propensione all'internazionalizzazione anche se il mercato interno sta riacquistando gradualmente quote. L'export, che nel 2016 rappresentava il 40% del fatturato totale e nel 2015 il 45%, oggi contribuisce in media alla produzione del 38% dei ricavi complessivi. In linea con il biennio precedente, quasi otto imprese piemontesi su dieci dichiarano di esportare, mostrando una predisposizione a operare sui mercati esteri più diffusa rispetto al resto d'Italia, dove le imprese del settore che esportano sono il 70%; inoltre, il 20% delle imprese che ad oggi non esportano prevede di farlo in futuro. Benché si tratti di una realtà numerosa, il grado di intensità dell'export del territorio è più contenuto: oltre il 58% delle imprese rispondenti esportatrici produce una quota di fatturato dell'impresa prodotta dalle vendite all'estero inferiore al 50%, mentre nelle altre regioni questo bacino di piccoli e medi esportatori è più ridimensionato (il 52%).

Figura 4.6 Imprese piemontesi esportatrici e grado di intensità dell'export (2017)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Nonostante ciò, l'andamento del fatturato estero ha manifestato segnali di ulteriore rafforzamento: il 64% delle imprese ha dichiarato di aver aumentato i ricavi provenienti dalle vendite all'estero nel 2017; di tale

incremento, che mediamente è stato pari al 4,4% (nel 2016 +4,2%), hanno beneficiato in particolare specialisti (il 68 % della categoria, con un aumento del 6,3%) e subfornitori (il 73%, +8%).

Le strategie di internazionalizzazione non subiscono variazioni nel corso dell'ultimo anno, né considerando i mercati esteri principali per fatturato, né valutando le previsioni di investimento in termini di produzione e di export: oggi la destinazione dei flussi di esportazioni converge ancora prevalentemente su Germania, Polonia e Francia, confermando il netto dominio dell'Area EMEA in oltre il 91% delle citazioni.¹² La progettazione di investimenti è orientata in prima battuta al consolidamento della presenza nei Paesi europei e in quelli di maggiore prossimità geografica (Spagna e Regno Unito oltre ai precedenti), ma resta centrale l'obiettivo di penetrare mercati strutturati e competitivi come quello americano ad Ovest o, nel continente asiatico, il colosso cinese.

Tabella 4.2 Internazionalizzazione delle filiera automotive piemontese per area geografica (2017; risposta multipla, conteggio delle citazioni)

	I mercati esteri per fatturato (% sulle esportatrici)	Investimenti produttivi futuri per area geografica	Operazioni di export future per area geografica	
			% citazioni esportatrici	% citazioni non esportatrici*
EMEA	91,2%	67,2%	72,6%	71,4%
APAC	2,3%	16,4%	12,3%	7,1%
NAFTA	4,6%	11,9%	8,2%	21,4%
LATAM	1,9%	4,5%	6,8%	0,0%
Totale	100%	100%	100%	100%

*Dichiarazioni di imprese che non esportano ma intendono farlo in futuro

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

4.4 I processi di innovazione e le reti d'impresa

Le imprese piemontesi esportano e hanno un'elevata propensione ad innovare: quasi il 90% di esse infatti (188) dichiara di aver adottato innovazioni di processo e/o prodotto nell'ultimo triennio. In particolare, nel corso del 2017, 148 imprese hanno investito parte dei ricavi in attività di ricerca e sviluppo: in un caso su quattro con percentuali superiori al 5% del fatturato aziendale e, in uno su dieci, oltre il 15%. Per la quasi totalità realizzano le attività di ricerca in Italia, impiegando una parte dei propri addetti nello

¹² Si considerano qui le sole citazioni esplicite delle aree geografiche di riferimento (ad esclusione di chi ha dichiarato di esportare o di avere obiettivi di internazionalizzazione in futuro ma non ha specificato l'area geografica di interesse).

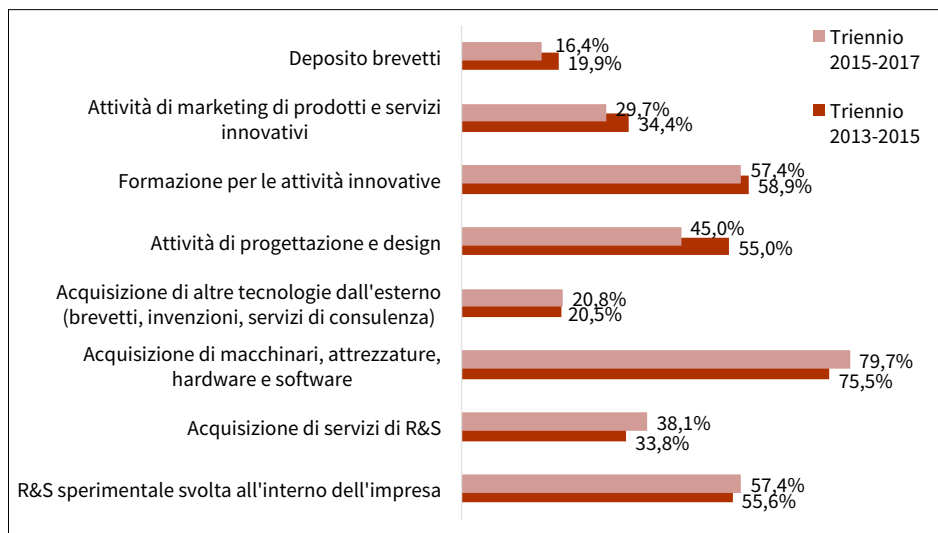
svolgimento di questa attività: oltre il 70% delle imprese dedica all'innovazione meno del 10% delle risorse umane, il 14% fra il 10 e il 19% e il restante 14% oltre un quinto degli addetti.

Nel fotografare le dinamiche di innovazione che coinvolgono la filiera automotive piemontese, emerge che fisiologicamente il peso delle imprese che hanno sviluppato innovazioni di processo (l'86%) è più incidente rispetto a quante hanno introdotto sul mercato prodotti nuovi o significativamente migliorati (il 55%). L'innovazione di processo, che riguarda soprattutto la fase di produzione e gli strumenti di gestione aziendale, ha una diffusione che permea orizzontalmente la filiera, con percentuali pari o superiori al 50% dei rispondenti in tutti i segmenti della *supply-chain*, dove spicca in particolare la presenza di specialisti (l'89%) e di subfornitori di lavorazioni (il 79% dei rispondenti).

L'innovazione di prodotto, al contrario, riguarda i livelli più elevati della catena di fornitura - il 77% degli specialisti e il 67% di sistemisti e moduli - e viene realizzata in prevalenza *in-house* (il 74%) o, in seconda battuta, in collaborazione con altre imprese (il 19%). Se in Piemonte emerge una maggiore capacità delle imprese di adottare innovazioni di prodotto che siano tali non per la sola impresa, ma per l'intero mercato di riferimento (il 78% contro il 75% del resto d'Italia), diverso è per le innovazioni di processo, che solo nel 47% dei casi portano con sé la presenza di almeno un processo nuovo per il mercato di riferimento dell'impresa, a fronte del 54% dei rispondenti degli altri territori regionali.

Nel complesso, negli ultimi tre anni è cresciuta la propensione del territorio a investire parte del fatturato in attività di ricerca e sviluppo sperimentale svolta all'interno delle imprese, ma anche mediante l'acquisizione di servizi e di macchinari, strumenti e attrezzature. Si è invece ridotta l'incidenza sul totale delle realtà che han scelto di investire in attività di marketing nonché in progettazione e design, così come il numero di imprese che han depositato di recente brevetti; resta invece stazionaria l'acquisizione di altre tecnologie dall'esterno e l'investimento in formazione per attività innovative.

Figura 4.7 Imprese piemontesi e attività 'innovation oriented'
(risposta multipla, % di fatturato investita*)



* Non nel caso del deposito brevetti: qui la domanda chiedeva di indicare se l'impresa avesse o meno depositato brevetti nel corso dell'ultimo triennio.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018 e 2016

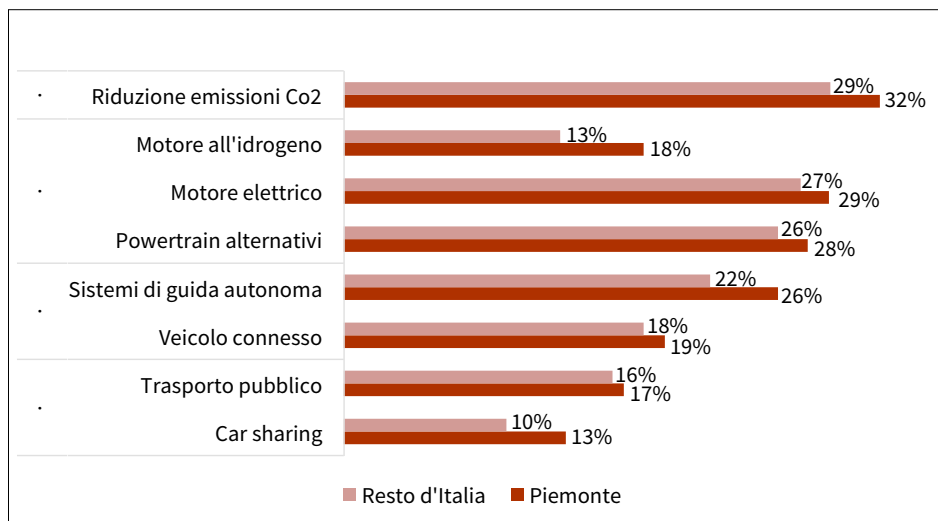
I fattori di ostacolo all'innovazione restano legati in prevalenza a costi troppo elevati e a una domanda instabile di prodotti e servizi innovativi, nonostante la filiera stia gradualmente approcciando alle sfide dei nuovi trend tecnologici. È presente ma ancora potenziabile, inoltre, la propensione ad instaurare forme di collaborazione finalizzate a cooperare non solo per attività innovative, bensì più in generale a cogliere opportunità di consolidamento e competitività che la minor frammentarietà può favorire. In Piemonte, più che nel resto del territorio nazionale, le collaborazioni più significative – siano esse instaurate con clienti (il 58% delle citazioni) o con i fornitori (il 32%) – hanno non solo l'obiettivo di commercializzare il prodotto (il 22%) ma anche quello di innovare, sia il prodotto (il 18% contro il 13% del resto d'Italia) sia i processi aziendali (il 14% rispetto l'12% delle altre regioni). Tuttavia, nel triennio 2015-2017, solo l'11% delle imprese rispondenti ha aderito formalmente ad una rete d'impresa legata al settore auto, percentuale inferiore al resto d'Italia (il 14%).

4.5 I nuovi trend tecnologici

Il diffondersi di nuovi fenomeni, quali una diversa cultura della mobilità delle persone, una crescente rilevanza delle questioni ambientali e una sempre maggiore sensibilità al tema della sicurezza, rappresenta, senza dubbio, la grande scommessa del settore automotive di questi ultimi anni. D'altro canto, l'impellente esigenza di una normativa che regolamenti la guida connessa ed automatizzata e le scelte politiche, a vari livelli, di spinta alla diffusione dei differenti sistemi di alimentazione e della mobilità condivisa, ne sono la prova. Non meno importanza, nell'analisi dei futuri sviluppi, riveste il ruolo del digitale che, sia nell'ottica della connessione e automazione, sia in quella degli investimenti in chiave Industria 4.0, si presenta come una grande opportunità per l'indotto automotive piemontese e italiano.

A fronte dell'importanza che stanno assumendo questi temi, la filiera automotive piemontese è stata indagata sull'impatto che nel medio termine avranno sul proprio modello competitivo i nuovi trend tecnologici e i differenti modelli di mobilità. I risultati ottenuti sottolineano una sempre maggiore rilevanza delle questioni ambientali: ad esempio, l'attenzione alla riduzione della Co2 rappresenta possibilità future di business per il 32% delle imprese intervistate, contro il 29% del resto d'Italia, così come la diffusione di sistemi di alimentazione elettrici e i powertrain alternativi viene riconosciuta di potenziale impatto positivo rispettivamente per il 29% e il 28% delle imprese.

Figura 4.8 Imprese con aspettative positive sull’impatto derivante da nuovi trend tecnologici e modelli di mobilità. Piemonte e resto d’Italia a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

All’interno della piramide di fornitura sono gli E&D a mostrarsi maggiormente positivi in termini di impatto sul proprio business dei nuovi trend tecnologici: i sistemi di guida autonoma e il motore elettrico fra le scelte più strategiche, meno rilevante invece il car sharing.

Se, d’altra parte, si analizza l’effettiva attivazione di progetti di sviluppo prodotto ad alto contenuto tecnologico, il 30% delle imprese regionali sondate ha dichiarato di avervi partecipato nel triennio 2015-2017. Di questi, il 60% ha investito su motorizzazioni e powertrain elettrici ed ibridi, il 43% su nuovi materiali, il 17% sul veicolo connesso e il 15% sulla guida autonoma. Fra i cluster, i più attivi su questo fronte sono i fornitori di moduli e sistemi, con due terzi delle imprese che hanno impiegato risorse su progetti di sviluppo prodotto che utilizzano una o più delle tecnologie sopra citate, e gli E&D, per i quali la percentuale scende al 55%.

Tabella 4.3 Imprese piemontesi che hanno partecipato a progetti di sviluppo prodotto con specifiche tecnologie nell'ultimo triennio

	E&D	Fornitori di moduli e sistemi	Specialisti Aftermarket	Specialisti	Subfornitori
Hanno partecipato a progetti utilizzando queste tecnologie	55%	67%	16%	38%	20%
di cui (risposta multipla):					
Guida autonoma	18%	13%	0%	12%	19%
Motorizzazioni e powertrain elettrici e ibridi	55%	75%	75%	52%	50%
Veicolo connesso	18%	13%	50%	16%	6%
Fuel cell	18%	0%	0%	4%	6%
Nuovi materiali	64%	50%	0%	52%	13%

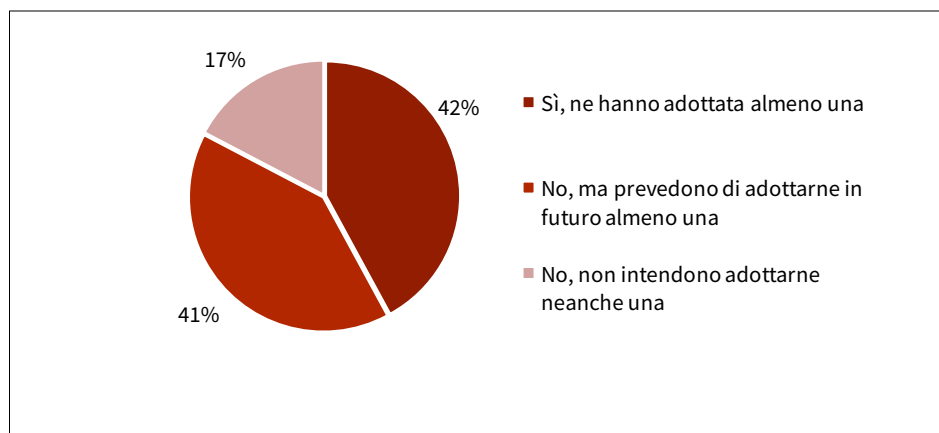
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Sviluppare nuove tecnologie, siano esse finalizzate allo sviluppo di motori elettrici ed ibridi o di comunicazione per il veicolo connesso geolocalizzato oppure di nuovi materiali, prevede investimenti specifici in R&S: la percentuale delle imprese piemontesi dell'Osservatorio che hanno sostenuto tali investimenti, nel triennio 2015-2017, è pari al 30%, con una percentuale media del fatturato del 15,5%, valore che sale al 46% se si considerano le imprese di E&D.

Partendo dall'assunto che le aziende che vogliono restare al passo con i tempi devono indispensabilmente diventare attori attivi della cosiddetta quarta rivoluzione industriale, si è anche analizzata l'adozione di soluzioni innovative in chiave Industria 4.0.

Il 42% dell'indotto della componentistica piemontese raggiunto, ha dichiarato di aver adottato almeno una soluzione innovativa, il 41% prevede di attuarne in futuro e solo il 17% risulta avverso. Gli ambiti di applicazione preferiti sono la produzione, con il 33% delle imprese rispondenti che effettivamente vi hanno provveduto, la qualità (il 25%) e la logistica (il 16%).

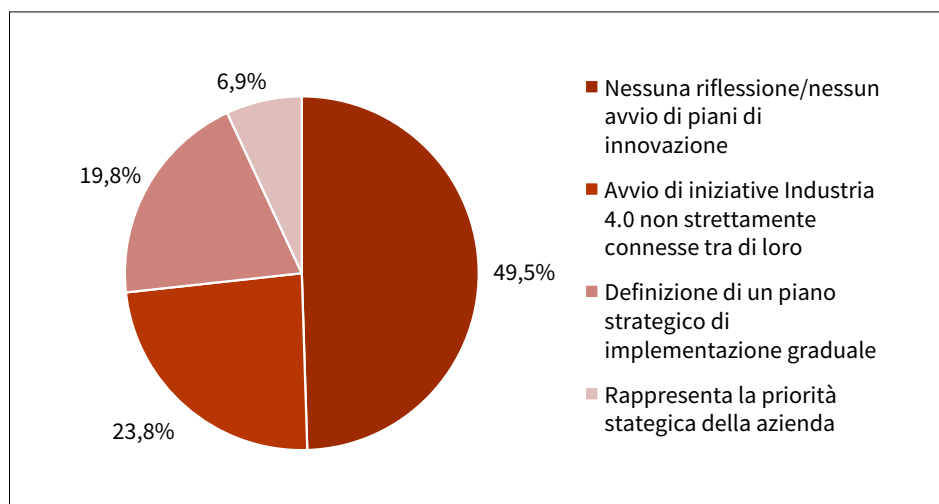
Figura 4.9 Imprese piemontesi che hanno adottato soluzioni innovative in chiave Industria 4.0



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

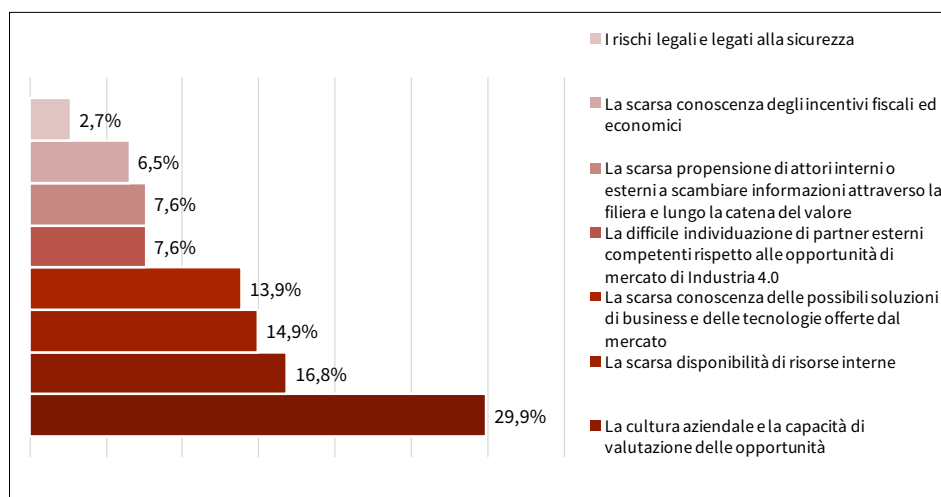
Considerato che nei piani strategici aziendali sono contenute le aspettative della società, gli obiettivi che ne favoriscono lo sviluppo e quindi le azioni più utili e vantaggiose per raggiungerli, è interessante anche osservare quanto le imprese stiano sviluppando azioni/iniziativa mirate in chiave Industria 4.0. Ciò che ne è emerso mostra una situazione ancora non completamente rosea ma con chiari segnali di apertura: quasi il 24% delle imprese piemontesi che hanno risposto dichiarano di aver avviato iniziative Industria 4.0 seppure non strettamente connesse tra loro, il 20% hanno già provveduto a definire un piano strategico di implementazione graduale delle opportunità e per poco meno del 7% rappresenta la priorità strategica.

Figura 4.10 Industria 4.0 e piani di strategia aziendali. Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

I vantaggi dell'Industria 4.0 sono evidenti, ma la maggior parte delle aziende non ha ancora avviato un vero processo di digitalizzazione. I motivi per cui questo accade sono differenti, primo fra tutti il costo dell'iniziativa; acquistare nuovi macchinari digitalizzati e connessi alla rete, prevede, evidentemente, un intervento economico rilevante, mentre più accessibile è acquisire software per la digitalizzazione di macchinari esistenti ma si tratta, comunque, di costi considerati ancora alti per circa il 30% delle imprese rispondenti. Anche la scarsa disponibilità di risorse interne rappresenta un limite, ma più del 52% delle imprese lamenta freni di natura culturale o legati a carenze di formazione e competenza in termini di Industria 4.0: l'incapacità di valutazione delle opportunità, la scarsa conoscenza delle possibili soluzioni di business e delle tecnologie offerte dal mercato e la difficile individuazione di partner esterni competenti rispetto alle opportunità di mercato sono fra le cause maggiormente annoverate.

Figura 4.11 Principali fattori di ostacolo all'attivazione di iniziative Industria 4.0. Piemonte

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2018

Ne emerge quindi una necessità di 'sensibilizzazione' del tessuto imprenditoriale piemontese rispetto a questi temi, al fine di diffondere le conoscenze sulle opportunità offerte dalla trasformazione digitale sullo sviluppo del business.

4.6 Alcune considerazioni conclusive: il Piemonte verso la mobilità del futuro

Il 2017 per la filiera automotive piemontese è stato un anno di parziali conferme e, al contempo, di graduali mutamenti. Messo alla prova negli anni della crisi, il comparto oggi ne risulta rafforzato e nelle condizioni potenzialmente adeguate per intercettare le sfide di mercato e tecnologiche del prossimo futuro.

Le previsioni degli imprenditori sono nuovamente orientate all'ottimismo: l'89% di essi si dichiara fiducioso per il futuro, approccio che nell'ultimo triennio ha riguardato una quota sempre maggiore di imprese - il 76% delle rispondenti nel 2015 e l'80% nel 2016 - e che, cosa più importante, di anno in anno ha trovato riscontro nei dati relativi all'andamento economico forniti a consuntivo dalle imprese.

Il primo e più visibile segnale di questo percorso è stata la costante crescita della produzione e del fatturato degli ultimi anni, accompagnata da una lenta ma progressiva emancipazione da FCA e dall'affiancamento

all'export di un mercato interno che sta tornando a godere di buona salute. La diversificazione dei rapporti di fornitura e la ripresa della domanda interna hanno poi permesso anche ai segmenti della filiera più vulnerabili, fra tutti la subfornitura, di avviare nel corso del 2017 un percorso di recupero col quale ridurre le distanze rispetto ai livelli di fornitura più elevati.

Come emerge con chiarezza anche dall'indagine, il futuro della componentistica piemontese è legato a doppio filo alle opportunità offerte, da un canto dai processi di ampliamento della gamma produttiva, sempre più orientati a uno spostamento della destinazione commerciale dal comparto 'generalista' verso produzioni di alta gamma e segmenti premium, dall'altro dalla diffusione di sistemi di alimentazione alternativi o alla progettazione di nuove forme di *smart mobility*. La realtà manifatturiera regionale, che ha già mostrato grandi capacità di resilienza durante la fase di recessione economica da poco conclusa, ha dunque la possibilità di cogliere nuove e sostanziali occasioni di crescita che solo l'adozione di innovazioni di prodotto e processo in chiave Industria 4.0 e l'incremento di investimenti in attività di ricerca e sviluppo può offrire.

Si tratterà di mettere a frutto le competenze che il territorio già possiede a fronte di una solida tradizione manifatturiera, espressa dal legame unico fra imprese, professionalità della forza lavoro impiegata e qualità della produzione in un territorio caratterizzato da un sistema formativo tecnico e universitario di eccellenza. D'altro canto, i nuovi trend rappresentano una delle occasioni di crescita e di implementazione della competitività del territorio per rafforzare competenze già esistenti e sviluppare nuovi skills strategici nella creazione di piattaforme tecnologiche e produttive 4.0.

Sostenere lo sviluppo della filiera in chiave innovativa permetterà il consolidamento di virtuosi processi di attrazione di investimenti grazie a un prodotto, come è e come diventerà sempre più l'autoveicolo, ad alta intensità di capitale anche - soprattutto - tecnologico per fare del Piemonte un incubatore per progettare e sperimentare la mobilità del futuro.