

3 La filiera della componentistica in Piemonte

Pierfrancesca Giardina e Annunziata Scocozza
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 3.1 Il Piemonte e la ricerca di una nuova identità industriale: una partita che si gioca anche sulle nuove frontiere della mobilità. – 3.2 Caratteristiche e dinamiche delle imprese rispondenti. – 3.3 L'apertura verso i mercati esteri. – 3.4 Innovazione e nuovi trend tecnologici. – 3.5 Industria 4.0. – 3.6 Conclusioni.

3.1 Il Piemonte e la ricerca di una nuova identità industriale: una partita che si gioca anche sulle nuove frontiere della mobilità

Il Piemonte, territorio storicamente a vocazione manifatturiera, negli anni della crisi si è impoverito più di altre regioni del Nord Italia tanto che ad oggi, in molti indicatori economici, non ha ancora pienamente recuperato il *gap* rispetto al 2008. Il PIL piemontese negli ultimi dieci anni è cresciuto in media dello 0,3%¹ e le imprese nel complesso sono diminuite dell'8%, flessione più marcata proprio nel settore dell'industria manifatturiera dove ha toccato il -23%.² Tutti questi indicatori, affiancati a un dato sulla disoccupazione pari all'8,2%,³ raccontano di un territorio che sta avendo difficoltà a rialzarsi ma che ha iniziato la sua lenta ripresa negli ultimi anni, anche grazie al settore automotive ed al rilancio della filiera.

La centralità dell'industria dell'auto nel tessuto produttivo regionale ha comportato che i primi sintomi di rallentamento del settore registrati nella seconda metà del 2018 – a seguito della diminuzione della fabbricazione complessiva di autovetture – hanno avuto ripercussioni significative sull'intera economia piemontese. Nel 2018 la produzione industriale ha evidenziato una crescita media dell'1%, ma con una battuta d'arresto – rispetto al passato – nell'industria dei mezzi di trasporto (-3%), in particolare nella fabbricazione di autoveicoli (-18%), mentre la produzione di parti e com-

Il paragrafo 3.1 e i paragrafi dal 3.3 al 3.6 sono da attribuirsi a Pierfrancesca Giardina. Il paragrafo 3.2 da attribuirsi a Annunziata Scocozza.

- 1 Elaborazioni su dati ISTAT.
- 2 Dati InfoCamere, banca dati StockView, elaborazioni Camera di commercio di Torino.
- 3 Dati ISTAT, rilevazione sulle forze lavoro. Anno 2018.

ponenti si è mantenuta ancora di segno positivo (+2,8%). Tuttavia, in un territorio dove il settore della componentistica rappresenta storicamente uno dei *core business*, il calo dei volumi dell'auto ha un impatto a lungo termine significativo sulle attività dell'indotto: il primo segnale di arresto si è registrato nel primo trimestre del 2019 quando, per la prima volta, la produzione della componentistica è risultata stazionaria dopo dodici trimestri consecutivi di segno positivo.⁴

La decelerazione che si è innescata nel settore della produzione di parti e componenti, si percepisce anche nelle previsioni per il 2019 degli imprenditori che hanno partecipato all'edizione corrente dell'Osservatorio: solo il 59% è ottimista percentuale che, sebbene positiva, è nettamente inferiore a quella rilevata nel 2018, quando toccava l'89%. Segnali di cautela sono trasversali a tutti gli spicchi che compongono la catena della fornitura, ma più marcati tra gli imprenditori della subfornitura e delle lavorazioni dove gli ottimisti si fermano rispettivamente al 45% e al 50%.

La realtà piemontese rappresenta circa il 34% delle attività complessive italiane. Il Piemonte si conferma bacino strategico della componentistica nazionale e la presenza maggiore sul territorio - rispetto al resto d'Italia - di fornitori specializzati in ingegnerizzazione e prototipazione può giocare un ruolo importante per lo sviluppo delle tecnologie legate ai nuovi paradigmi della mobilità.

I numeri complessivi della filiera piemontese nel 2018 confermano un indotto in decelerazione: con 19,7mld di €, il 39,9% del fatturato complessivo italiano, il giro d'affari automotive ha registrato una lieve contrazione (-0,5% rispetto al 2017). Il rallentamento è imputabile principalmente agli specialisti e ai sistemisti/modulisti che segnano un calo del fatturato rispettivamente del -1,8% e del -0,7%. Frenano anche gli specialisti dell'aftermarket e i subfornitori delle lavorazioni (entrambi -0,7%) mentre, a sostenere l'indotto piemontese, si confermano gli E&D - a testimonianza del ruolo strategico del Piemonte nello sviluppo delle nuove tecnologie abbinate alla mobilità.

A livello occupazionale, in Piemonte nel 2018 si stimano oltre 61mila addetti impiegati nel settore componentistica: il dato risulta in lieve crescita rispetto all'anno precedente (+0,3%), in particolare grazie all'incremento registrato tra gli E&D (+6,7%), che anche nel mercato del lavoro si confermano il motore dell'indotto. La testa della filiera è quella che evidenzia il calo maggiore degli occupati: la variazione più consistente è registrata dai sistemisti/modulisti (-1,6%), categoria che segue il trend riscontrato anche a livello italiano, mentre tra gli specialisti la diminuzione si attesta al -0,3%.

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

Tabella 3.1 Fatturato e addetti automotive. Dati Piemonte

	Imprese	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17 Fatturato auto	2018	2017 (rettificato)	Var. % 2018/17 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	214	1.519	1.458	4,2%	7.491	7.365	1,7%
Subfornitori (Lavorazioni)	89	645	649	-0,6%	1.934	1.907	1,4%
Specialisti*	235	8.151	8.298	-1,8%	23.843	23.912	-0,3%
Specialisti (Aftermarket)	88	825	831	-0,7%	2.760	2.619	5,4%
Engineering & Design	89	552	492	12,2%	4.462	4.181	6,7%
Sistemisti/ modulisti	37	7.986	8.041	-0,7%	20.678	21.010	-1,6%
TOTALE	752	19.678	19.769	-0,5%	61.167	60.993	0,3%

* specialisti puri, infomobilità e motorsport

In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 17

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

3.2 Caratteristiche e dinamiche delle imprese rispondenti

Il ruolo centrale che il settore dell'automotive riveste nell'economia piemontese si esplicita nell'eloquenza dei numeri della componentistica: con più di 750 imprese il Piemonte si classifica come prima regione per numerosità nel comparto, seguita da Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

Questo è l'universo di riferimento per l'indagine dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana per quanto attiene al Piemonte che risulta essere, in termini di adesione, fra le regioni più attive e sensibili al sondaggio: sono 239 i questionari compilati - con un aumento di 27 risposte rispetto alla precedente rilevazione - i quali rappresentano il 34% delle imprese dell'universo e il 43% dei rispondenti.

Si consolida la base dei 'fidelizzati': se in generale più della metà dei partecipanti ha già aderito all'edizione precedente, nel caso del Piemonte la percentuale si alza al 60%, e ben un terzo risulta aver partecipato per tre anni consecutivi.

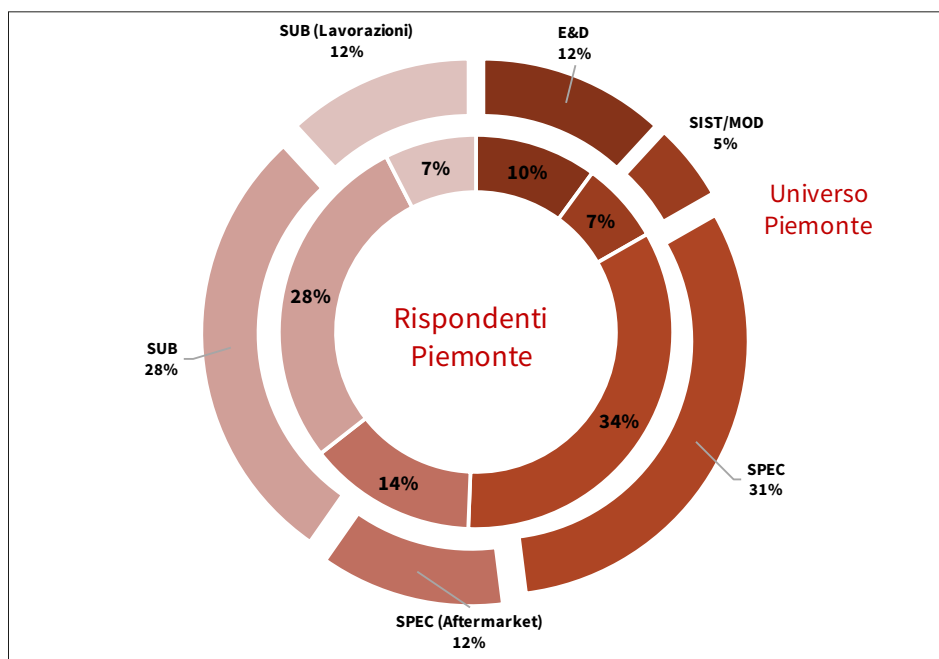
L'analisi e le considerazioni che seguono si riferiscono alle imprese rispondenti piemontesi con valutazioni, ove necessario a scopo comparativo, con la restante parte dell'Italia o con l'universo di riferimento regionale.

Quella piemontese si caratterizza per essere una filiera più longeva rispetto a quella del resto d'Italia: quasi il 93% delle imprese locali è infatti

attivo da più di 5 anni, percentuale che nelle altre regioni tocca l'89%. Si tratta inoltre di un indotto in cui permangono forme di gestione della proprietà ancora tradizionali e nel quale il ricorso a forme di finanziamento innovative risulta ancora limitato.

La classificazione delle imprese sulla base dei 'mestieri'⁵ della *supply chain* mostra una rappresentazione che conferma sostanzialmente quella della precedente rilevazione con un lieve aumento degli specialisti (il 48% - compresi gli aftermarket - rispetto al 39% dello scorso anno) a discapito dei subfornitori (con il 35% - compresi i subfornitori delle lavorazioni - contro il 38% del 2017). Rispetto all'universo di riferimento piemontese, risultano maggiormente rappresentati nel campione dei rispondenti i cluster degli specialisti e dei fornitori di moduli e sistemi, mentre più lontana risulta la quota dei subfornitori delle lavorazioni.

Figura 3.1 Le principali categorie di fornitura. Universo di riferimento e rispondenti a confronto. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

5 Si veda l'Appendice al cap. 2 «La componentistica automotive italiana» del presente rapporto.

Se si guardano i livelli gerarchici in cui è strutturata la catena di fornitura piemontese, essa si contraddistingue per un maggior peso dei *Tier I*, il 40% (il 31% nel resto d'Italia), mentre minore è la presenza di fornitori di secondo e terzo livello (il 38% delle imprese in Piemonte si colloca come *Tier II* contro il 42% delle altre regioni, l'8% sono *Tier III* a fronte del 13%). Infine, per alcuni specialisti dell'aftermarket, in considerazione della specificità delle attività svolte, è stato possibile mappare la principale categoria di clientela che nell'81% dei casi sono 'operatori della distribuzione' (ricambisti, distributori regionali, etc.) mentre nel 19% si tratta di officine.

Rispetto al controllo societario, in Piemonte il 29% delle rispondenti appartiene ad un gruppo industriale (quota più bassa della restante realtà italiana di 4 punti percentuali) in netta prevalenza di proprietà estera; sono invece aziende indipendenti il rimanente 71%, realtà in cui permane una forte componente familiare. La percentuale di appartenenza a un gruppo è differente tra i cluster: è totale per i fornitori di moduli e sistemi, al cui interno prevale il gruppo estero, vicina al 39% per gli specialisti 'puri' e decisamente minoritaria per gli specialisti dell'aftermarket, i subfornitori e le imprese di E&D.

Tabella 3.2 Appartenenza ad un gruppo industriale (valori %)

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	83,3%	0,0%	61,3%	90,9%	77,6%	88,9%	71,1%
Appartenenza a un gruppo	16,7%	100,0%	38,7%	9,1%	22,4%	11,1%	28,9%
di cui:							
gruppo estero	0,0%	12,5%	13,3%	3,0%	9,0%	5,6%	8,4%
gruppo italiano	16,7%	87,5%	25,3%	6,1%	13,4%	5,6%	20,5%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Le imprese del Piemonte hanno dichiarato un fatturato di quasi 7mld di € (di cui l'86% riferibile direttamente al settore automotive⁶) con indicazioni di variazione rispetto al 2017 che nel 41% dei casi sono in diminuzione, a fronte del 46% che dichiara invece incrementi più o meno consistenti. Ne consegue un saldo tra dichiarazioni di aumento e di diminuzione positivo

6 L'incidenza dell'automotive è in aumento rispetto al 2017, quando il peso del fatturato del comparto era di oltre quindici punti inferiore. I valori raggiungono e superano i livelli del 2016 - quando il fatturato del settore contribuiva all'80% del totale. L'incremento in parte è dovuto ad una più elevata partecipazione all'indagine di specialisti e di sistemisti/modulisti (il 34% ed il 7% - contro il 30% ed il 5% dell'edizione 2018), la cui caratterizzazione produttiva li profila come attori fortemente specializzati nel settore della componentistica.

(+5%), ma di molto inferiore sia al corrispettivo del resto d'Italia (+30%), sia al trend piemontese registrato nell'edizione 2018, quando risultava pari al +33%. Sono i sistemisti/modulisti a manifestare il saldo peggiore (-44%) a dimostrazione di quanto il vertice della piramide di fornitura, che direttamente si interfaccia con il costruttore, abbia risentito delle contrazioni di mercato registrate a più riprese durante l'anno. Sofferenti anche gli specialisti che, seppure evidenziano un saldo positivo pari al 12%, risultano essere distanti dai risultati rilevati nelle altre regioni italiane, il cui dato è di 7 punti percentuali più alto.

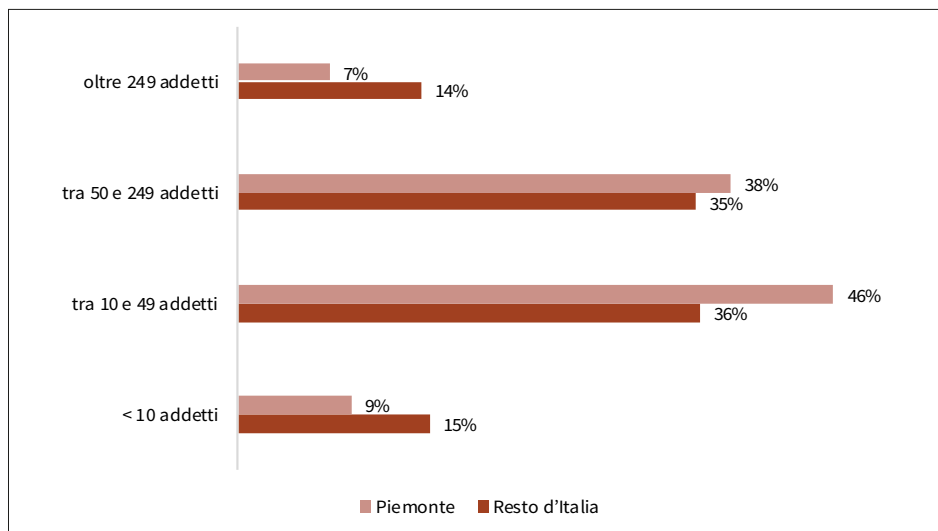
D'altro canto, se si analizza la capacità produttiva degli impianti, emerge che il 58% dei rispondenti ha dichiarato una saturazione superiore all'80%, contro il 61% degli attori presenti nel restante territorio italiano: il divario maggiore è raggiunto dagli specialisti, dove il 54% dei fornitori piemontesi ha raggiunto la soglia fisiologica ottimale di utilizzo degli impianti contro il 63% del resto d'Italia. La saturazione in Piemonte ha raggiunto in media una quota del 77%, in lieve calo rispetto all'edizione passata quando sfiorava il 79%.

In riferimento al numero di addetti, il totale di occupati dichiarato dalle imprese rispondenti risulta essere di circa 24.640 unità, di cui il 73% è riferibile al settore automotive.

In questa edizione, alle imprese contattate è stato richiesto di specificare la ripartizione del personale a tempo determinato e indeterminato nelle differenti attività aziendali, considerando queste raggruppabili in tre macro aree: il 61% è occupato come addetto alla produzione, il 25% come addetto indiretto alla produzione (R&S, qualità, manutenzione, logistica, etc.) e il restante 13% si colloca nell'area amministrativa (IT, contabilità, marketing, etc.). Nell'area della produzione confluisce anche più dell'85% dei lavoratori temporanei.

La scomposizione del campione per classi di addetti evidenzia una generalizzata prevalenza delle imprese di piccola e media dimensione, ma una minore presenza di grandi imprese rispetto al resto d'Italia: solo il 7% dei rispondenti dichiara di contare nel proprio organico più di 249 addetti a fronte del 14% del restante territorio italiano.

Figura 3.2 Distribuzione delle imprese per classi di addetti. Confronto rispondenti Piemonte e resto d'Italia



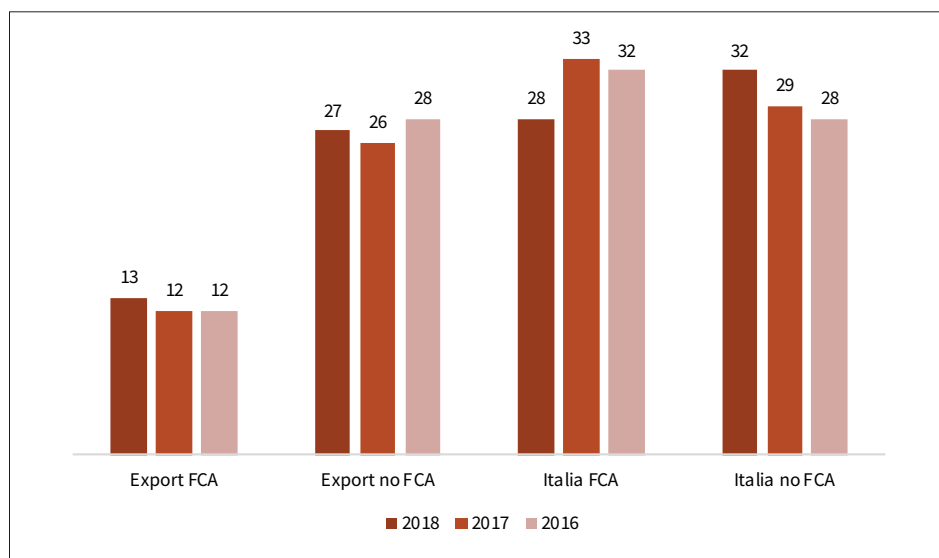
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Analizzando, infine, le dichiarazioni sulle collaborazioni più significative instaurate dalle imprese nel 2018, il gruppo Fiat Chrysler Automobiles (compresa CNH Industrial) viene indicato tra i primi tre clienti nel 55% dei casi (il 42% per le altre regioni) a conferma della maggiore dipendenza del Piemonte dal costruttore italo-americano rispetto al restante territorio italiano. Ad analoga conclusione si approda se si considerano le percentuali di coloro che hanno citato nella graduatoria almeno un produttore di autoveicoli estero (il 29% per i rispondenti nel resto d'Italia a fronte del 24% di quelli regionali), a testimoniare una maggiore 'smarcatura' da FCA di alcune realtà regionali rispetto al Piemonte.

Nonostante la maggiore dipendenza piemontese dal gruppo italo-americano, nel 2018 la percentuale di fornitori che hanno dichiarato di fatturare almeno la metà dei propri ricavi grazie ai rapporti diretti con FCA ha toccato la quota del 39%, in forte diminuzione rispetto al 2017 quando raggiungeva il 46%.

In conclusione, ampliando lo sguardo all'ultimo triennio, se si può comunque confermare una diminuzione del legame delle imprese dell'indotto da FCA, attribuibile al calo registrato nel mercato domestico, la quota media di fatturato imputabile al Gruppo rimane elevata (il 41%), dato maggiore di 7 punti percentuali rispetto al resto d'Italia.

Figura 3.3 Ripartizione del fatturato per cliente finale. Dati Piemonte (2016-18, valori medi %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

3.3 L'apertura verso i mercati esteri

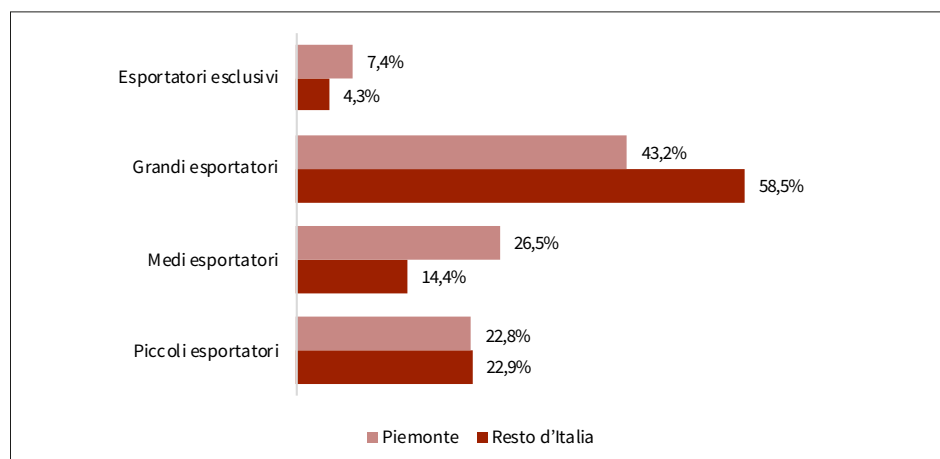
Le vendite estere piemontesi dei mezzi di trasporto hanno chiuso l'anno con segno negativo (-12%). La flessione è imputabile in primis alla forte diminuzione delle vendite di autoveicoli (-21,6%; il 45,7% del settore), congiuntamente alla performance negativa dell'export di parti e componenti automotive (-3%; il 52%) che ha evidenziato i primi segnali di sofferenza a partire dal II trimestre del 2018.⁷

Sebbene il Piemonte continui a rappresentare la prima regione per valore delle esportazioni di componentistica con il 34% del totale italiano, il trend riscontrato a livello regionale non rispecchia l'andamento complessivo nazionale che, al contrario, chiude l'anno con un incremento delle vendite estere di parti e componenti (+6,5% rispetto al 2017). A contribuire a questa buona performance italiana sono state le esportazioni registrate dalla Lombardia, dall'Emilia-Romagna e dal Veneto che insieme rappresentano un ulteriore 42% delle vendite totali italiane di componenti di autoveicoli.

⁷ Dati di fonte ISTAT. Banca dati Coeweb.

I dati dell'Osservatorio rispecchiano gli andamenti regionali appena descritti: circa il 77% delle imprese piemontesi ha esportato nel 2018 (percentuale in diminuzione rispetto al 2017 quando toccava l'80%) e, tra queste, il 28% ha dichiarato di aver registrato nell'ultimo anno una diminuzione più o meno consistente del fatturato automotive derivato grazie alle vendite oltre confine (era il 20,4% nel 2017); il saldo tra dichiarazioni di aumento e di diminuzione del giro d'affari estero risulta positivo (+24,4%), ma nettamente inferiore al risultato del 2017 quando si attestava al +44%. Nonostante l'incremento dei fornitori che registrano una diminuzione dei ricavi derivanti dall'export, le vendite estere piemontesi nel 2018 hanno contribuito in media alla produzione del 40% del fatturato complessivo, dato in aumento di 2 punti percentuali rispetto all'anno precedente, ma ancora lontano dal valore del 2015 (il 45%). Benché le imprese del territorio piemontese risultino mediamente più propense all'internazionalizzazione rispetto al resto d'Italia (solo il 70% dei fornitori delle altre regioni italiane ha esportato nel 2018), il grado di intensità delle vendite estere piemontesi è più contenuto: poco meno di un'impresa su due delle esportatrici regionali genera grazie alle vendite all'estero una quota di fatturato inferiore al 50%, mentre nelle altre regioni questo bacino di piccoli e medi esportatori è molto più ridimensionato (il 37%).

Figura 3.4 Grado d'intensità delle esportazioni. Piemonte e resto d'Italia a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019.
Per le definizioni di esportatori piccoli, medi, grandi ed esclusivi si veda il cap. 2, § 2.10 del presente rapporto.

La Germania, la Francia e la Polonia si confermano anche quest'anno i principali partner dei fornitori locali, così come l'EMEA⁸ rimane, con l'88% delle citazioni, la principale area macroeconomica di destinazione dei componenti piemontesi. Oltre i confini del Vecchio Continente, gli USA continuano ad essere il primo Paese extra europeo, affiancati dal Brasile dove, grazie alla ripresa economica del mercato locale, oggi converge il 90% delle merci regionali destinate all'area LATAM (il 3,6% delle citazioni contro l'1,9% del 2017). Per quanto riguarda le strategie future di internazionalizzazione non si evidenziano sostanziali mutamenti rispetto al passato sia in termini di investimenti produttivi, sia riguardo ai futuri mercati esteri per le esportazioni. In particolare, se circa il 56% delle imprese piemontesi esportatrici non prevede di approdare su nuovi mercati esteri rispetto a quelli in cui già oggi opera, al contrario ben il 18% dei fornitori regionali (contro il 12% del resto d'Italia) ha in programma di esportare almeno in un nuovo mercato.

Tabella 3.3 Strategie di internazionalizzazione delle imprese piemontesi.
Conteggio delle citazioni su risposte multiple per aree geografiche

	Investimenti produttivi futuri	Operazioni di export future
APAC	13,3%	8,7%
EMEA	74,5%	81,2%
LATAM	2,0%	2,2%
NAFTA	10,2%	8,0%
Totale	100,0%	100,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

I Paesi in cui i fornitori piemontesi prevedono di investire o di intensificare le esportazioni si confermano principalmente gli stessi dove già ad oggi hanno avviato collaborazioni commerciali: con Germania, Francia e Polonia nei primi tre posti, l'EMEA rimane l'area geografica in cui convergeranno maggiormente le future strategie imprenditoriali dei fornitori regionali, seguita dall'area APAC, in cui al primo posto si colloca la Cina sia per gli investimenti produttivi, sia per le future operazioni di export. Infine, tra i fornitori che non esportano, il 5,4% vorrebbe internazionalizzarsi, percentuale più debole rispetto a quella del resto d'Italia (il 12,4%)

⁸ 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.

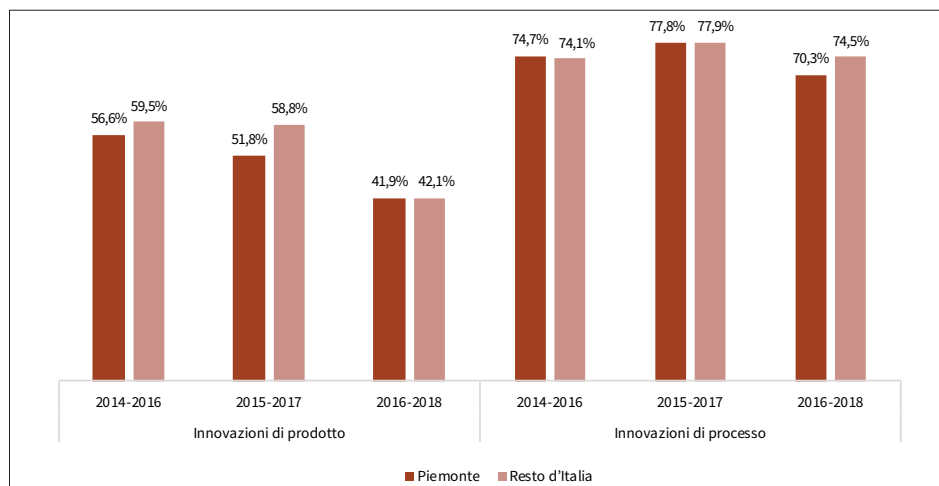
3.4 Innovazione e nuovi trend tecnologici

Gli investimenti in ricerca e sviluppo sono da sempre considerati leva indispensabile per favorire la crescita economica del territorio in cui vengono effettuati e per rendere competitive le imprese nel mercato in cui operano.

La forte impronta innovativa che storicamente caratterizza il Piemonte trova riscontro anche tra le imprese della componentistica regionali che confermano la loro elevata propensione ad investire in ricerca e sviluppo: tra il 2016 ed il 2018, l'88% delle imprese ha effettuato attività di innovazione di processo e/o di prodotto e, solo nell'ultimo anno, quasi il 67% ha dichiarato di aver investito una quota di fatturato in ricerca impiegando almeno una parte del proprio organico in queste attività. Subfornitori e lavorazioni si confermano i segmenti meno predisposti ad investire in R&S; al contrario, i livelli più alti della catena di fornitura, insieme agli E&D, si caratterizzano per una maggiore propensione all'innovazione.

Sebbene positivi, i trend riscontrati nell'edizione 2018 dell'Osservatorio risultano in continua diminuzione rispetto a quelli degli anni passati: il rallentamento è stato trasversale a tutti i fornitori piemontesi dell'indotto e ha riguardato sia le innovazioni di prodotto - passate dal 57% al 42% - sia di processo - scese dal 75% al 70% - dopo un lieve rialzo tra il 2015-17. Il calo ha coinvolto anche i fornitori delle altre regioni italiane: tuttavia, in tutti i trienni analizzati, l'innovazione fuori dal Piemonte ha raggiunto sempre valori più elevati sia per quanto riguarda l'introduzione di nuovi prodotti, sia di nuovi processi.

Figura 3.5 Innovazioni di prodotto e di processo in Piemonte e nel resto d'Italia (valore % nei trienni)

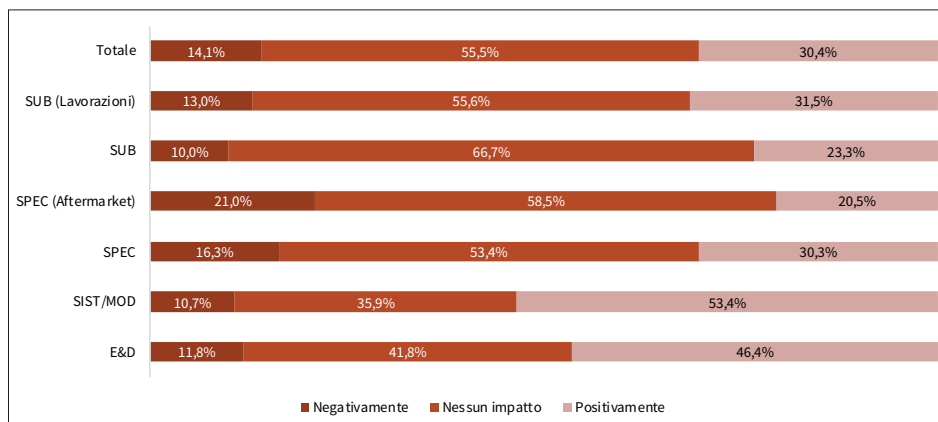


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

In una realtà in cui auto e digitale saranno sempre più connessi, risulta fondamentale restare al passo dei principali competitor e la diminuzione degli investimenti in ricerca che si sta complessivamente riscontrando non è un segnale incoraggiante per lo sviluppo delle nuove tecnologie legate alla mobilità. A conferma di questa tesi, la percentuale delle imprese piemontesi che ha dichiarato di aver effettuato investimenti sui nuovi trend tecnologici nell'ultimo triennio (circa il 28%) risulta in calo rispetto al periodo 2015-17, quando si attestava al 30%. I vertici della piramide di fornitura si confermano i motori dell'indotto verso le nuove soluzioni innovative: specialisti ed E&D - una volta su due - stanno investendo nei nuovi trend, così come i sistemisti/modulisti (il 47%). A frenare la corsa verso il futuro sono i subfornitori, siano essi delle lavorazioni o non, dove solo il 17% delle imprese ha iniziato a investire parte del fatturato per sviluppare le nuove tecnologie.

A sostegno di questa minor propensione all'innovazione da parte della base della catena di fornitura, vi è l'analisi sull'impatto futuro che potrebbero avere i nuovi fenomeni della mobilità nella competitività delle imprese: in base alle dichiarazioni rese, i subfornitori, insieme alle lavorazioni e agli specialisti del mercato del ricambio, sono proprio i mestieri in cui l'introduzione dei nuovi trend tecnologici avrebbe il minor impatto positivo sul business aziendale nei prossimi 5 anni.

Figura 3.6 Valutazioni dell’impatto dei nuovi trend e dei modelli di mobilità sulla competitività futura dell’impresa. Dati Piemonte



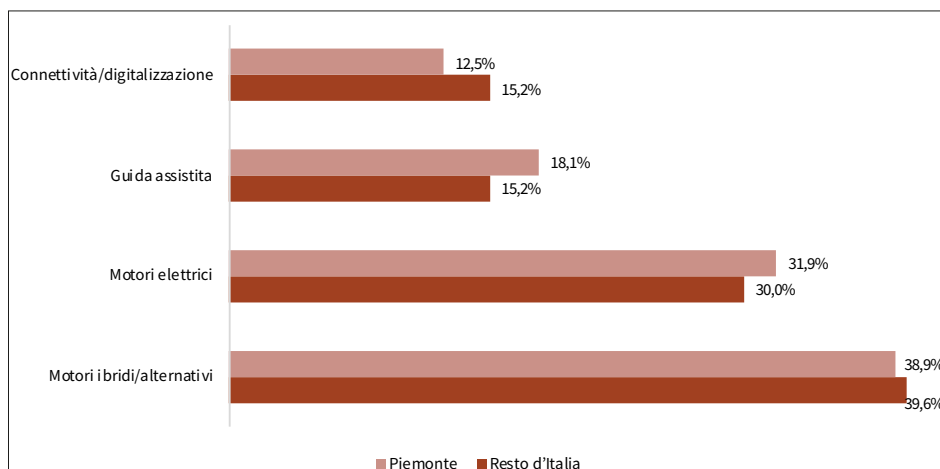
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Lo sviluppo dei powertrain ibridi, dei sistemi di guida autonoma e gli incentivi alla riduzione delle emissioni inquinanti, per i fornitori piemontesi avranno mediamente un buon impatto sulla competitività aziendale. Al contrario, le imprese manifestano preoccupazione per l’introduzione dei nuovi powertrain elettrici il cui sviluppo, nel 36% dei casi, potrebbe avere un effetto negativo per gli attori della componentistica.

Una nuova opportunità - che potrebbe contribuire a ribaltare il *sentiment* sfavorevole verso l’elettrico - arriva grazie al piano industriale presentato da FCA, che prevede investimenti di 5mld di € in Italia per lo sviluppo dell’elettrificazione della gamma, di cui 700mln destinati all’impianto torinese: nello stabilimento di Torino Mirafiori - dove già viene prodotto il SUV Maserati Levante - sono stati avviati i lavori di installazione delle nuove linee di produzione della 500 elettrica - modello che verrà presentato ufficialmente al prossimo Salone di Ginevra di marzo 2020 e commercializzato nei mesi successivi.

D’altro canto, rispetto allo sviluppo di altre tecnologie, la produzione dei nuovi motori elettrici richiede ai fornitori una specializzazione in diversi ambiti e, di conseguenza, la presenza di personale con competenze in grado di supportare l’intero processo tecnologico. Proprio per questo motivo, su 72 imprese che hanno partecipato negli ultimi tre anni ad almeno un progetto finalizzato allo sviluppo delle nuove tecnologie, circa un terzo (il 32%) ha preso parte a programmi diretti alla produzione dei nuovi motori elettrici.

Figura 3.7 Imprese che hanno partecipato tra il 2016-18 allo sviluppo di tecnologie per i nuovi trend della mobilità. Dati Piemonte e resto d'Italia



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Nonostante la ricerca *in-house* si confermi il primo canale di innovazione delle imprese (adottata da oltre il 60% dei fornitori piemontesi), considerando la complessità tecnologica che farà da motore all'auto del futuro, l'*open innovation* potrebbe essere il punto di forza per rendere i fornitori più competitivi in questa importante sfida. La condivisione delle conoscenze e delle competenze con altre realtà con un know-how tecnologico più avanzato - siano esse private o pubbliche - sommata all'opportunità di poter condividere il costo degli ingenti investimenti, è sicuramente una chiave per vincere la partita della nuova mobilità: tra il 2016 ed il 2018 il 28% delle imprese piemontesi (il 24,4% nel resto d'Italia) ha dichiarato di aver effettuato innovazione di prodotto grazie a partnership con altri fornitori o istituzioni; la stessa percentuale rilevata per le innovazioni di processo sale al 34,2% (il 29% nel resto d'Italia).

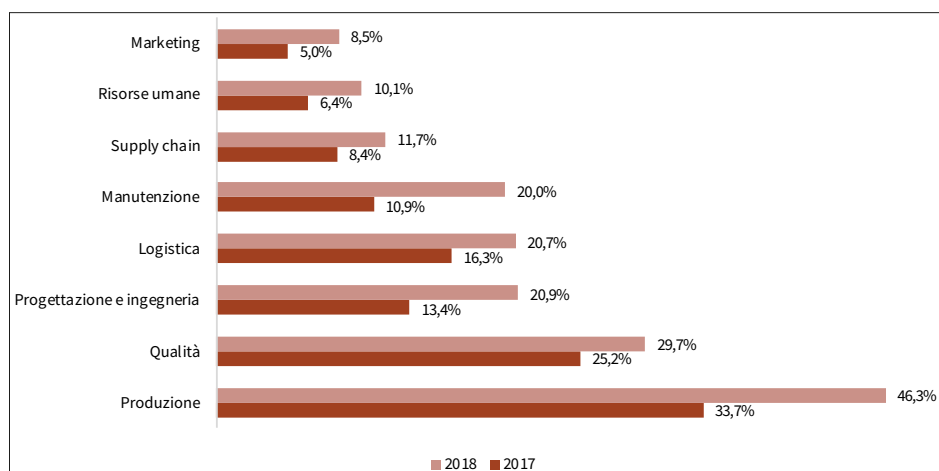
3.5 Industria 4.0

Da diversi anni la quarta rivoluzione industriale è al centro delle nuove strategie imprenditoriali degli attori economici del territorio e l'adozione di soluzioni innovative in chiave Industria 4.0 è il fulcro del processo di trasformazione anche dell'indotto automotive.

Nel 2018 il 53% dei fornitori regionali ha dichiarato di aver adottato almeno una soluzione innovativa - valore in forte aumento rispetto al 2017 (era il 42%) - e con punte più elevate tra i sistemisti e gli specialisti (il 60%). Per

circa il 7% dei rispondenti l'implementazione di soluzioni legate ad Industria 4.0 è la priorità strategica dell'impresa; a questa quota si aggiunge un ulteriore 28% di imprese che ha definito un piano strategico di implementazione graduale delle opportunità offerte da tali innovazioni. L'ambito di applicazione più coinvolto in questi processi è stato quello della produzione (il 46%), cui seguono, per ordine di importanza, la qualità e la progettazione.

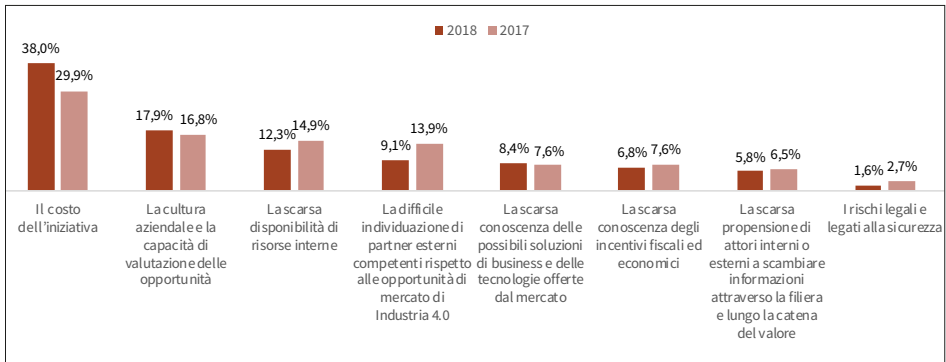
Figura 3.8 Ambiti di applicazione in cui sono state adottate soluzioni innovative in chiave Industria 4.0. Dati Piemonte (conteggio delle citazioni, anni 2018 e 2017)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

Il processo di digitalizzazione che combina tra di loro diverse tecnologie, grazie alle quali si creano interconnessioni e si rafforzano le filiere produttive, crea sicuramente vantaggi economici rilevanti alle imprese, sia in termini di flessibilità della produzione, sia di velocità nel passaggio dalla fase di prototipazione alla produzione, sia attraverso miglioramenti nei sistemi di approvvigionamento e nella logistica. Nonostante tutte le opportunità che offre l'Industria 4.0, al netto del costo dell'investimento che rimane il principale freno all'applicazione di tali tecnologie, ad oggi il 18% dei fornitori ha dichiarato che uno dei principali ostacoli che rallentano l'attivazione delle iniziative è proprio la ridotta cultura aziendale e la scarsa capacità di valutarne i vantaggi - dato in crescita rispetto a quello evidenziato nel 2017. A questa percentuale si aggiunge un ulteriore 8% di imprese che imputano alla ridotta conoscenza delle possibili soluzioni di business e delle tecnologie offerte dal mercato la mancata attivazione di queste iniziative.

Figura 3.9 Principali fattori di ostacolo all’attivazione di iniziative Industria 4.0. Piemonte (conteggio delle citazioni, anni 2018 e 2017)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019

3.6 Conclusioni

Il 2018 per la filiera automotive piemontese è stato un anno di transizione: il calo dell’industria dei trasporti ha avuto nette ripercussioni sulle performance complessive dei fornitori regionali che hanno manifestato i primi segnali di sofferenza in tutti i principali indicatori economici. Il rallentamento del fatturato, così come delle esportazioni di parti e componenti, trend a cui si accosta sia una saturazione degli impianti più contenuta, sia una minore propensione all’innovazione, sono tutti segnali di preoccupazione che impongono a tutti gli attori dell’indotto una riflessione profonda sulle strategie future da adottare, siano esse legate alla ripresa della filiera automotive tradizionale o allo sviluppo delle nuove tecnologie della mobilità.

Nonostante il lieve calo riscontrato nei rapporti con il Gruppo FCA dai fornitori locali, la dipendenza verso l’OEM rimane elevata e potrebbe, nel medio-lungo periodo, giocare un ruolo parzialmente sfavorevole per l’indotto piemontese, considerato che la partita da giocare nel campo delle nuove tecnologie vede coinvolti tutti i player internazionali.

In un contesto dove, per essere competitivi, la cooperazione di tutti gli stakeholder della filiera è fondamentale, ad oggi la fotografia che emerge è quella di un indotto che affronta la sfida tecnologica a doppia velocità: se da un lato i vertici della catena della fornitura, in particolare sistemisti/modulisti e specialisti, con il sostegno fondamentale degli E&D, trainano tutti gli attori verso l’innovazione e la progettazione, dall’altro i subfornitori faticano ancora ad intercettare tutte le opportunità. Complessivamente ne risulta un indotto regionale ancora troppo ‘statico’ rispetto allo sviluppo dei nuovi trend e dei modelli di mobilità.

Se da un lato, pertanto, è necessario consolidare ed irrobustire le vocazioni industriali del Piemonte, dall'altro il territorio deve sapersi rimettere in gioco sviluppando le competenze e acquisendo le conoscenze necessarie per vestire una nuova identità industriale in grado di renderlo competitivo - almeno in parte - nella fronte delle nuove tecnologie.

Nella scommessa della nuova mobilità gioca un ruolo strategico anche il supporto delle istituzioni pubbliche, attori in grado di promuovere, sviluppare e testare le nuove soluzioni tecnologiche per adeguare la rete infrastrutturale italiana e locale ai nuovi servizi *smart* e per i veicoli automatici. In questo contesto, da un lato, Torino è la prima città in Italia a partire con una sperimentazione sui veicoli a guida autonoma, dall'altro si candida a far da pioniere nell'adeguamento dell'infrastruttura stradale con l'installazione di oltre 670 colonnine per il rifornimento dei nuovi veicoli elettrici.

Inoltre, la recente apertura del *Competence Center* piemontese sull'Advanced Manufacturing, capitanato dal Politecnico e dall'Università di Torino - e a cui partecipano anche oltre venti imprese del territorio -, mira a portare lo sviluppo di nuovi prodotti ad un livello di maturazione tecnologica prossimo al mercato, rendendo più rapida per le imprese la transizione verso i nuovi paradigmi produttivi.

Queste buone pratiche territoriali vogliono rilanciare la regione come luogo di eccellenza in cui confluiscono le competenze di un'area che si prepara ad accogliere le nuove opportunità derivanti dai cambiamenti nelle esigenze della mobilità.

