

4 La filiera della componentistica in Piemonte

Alberta Coccimiglio e Pierfrancesca Giardina
(Camera di commercio di Torino, Italia)

Sommario 4.1 Introduzione. – 4.2 Le imprese automotive piemontesi. – 4.3 Le caratteristiche delle imprese rispondenti. – 4.4 La dinamica di fatturato e produzione nel 2019. – 4.5 I rapporti con FCA. – 4.6 Internazionalizzazione, mercati e strategie. – 4.7 Propensione all’innovazione e nuovi trend tecnologici. – 4.8 Le soluzioni innovative in chiave Industria 4.0. – 4.9 Addetti e nuove competenze professionali.

4.1 Introduzione

Nel 2019, il Piemonte non ha saputo cambiare marcia rispetto al processo di decelerazione che aveva già caratterizzato gli anni precedenti, in particolare il 2018: non si è trattato certo di una caduta verticale, ma di un nuovo rallentamento produttivo che ha impedito al territorio regionale di mettere in atto un’inversione di tendenza. Il replicarsi di alcune dinamiche negative – guidate ancora da una domanda interna molto instabile – ha ulteriormente indebolito un’economia che già si trovava in difficoltà all’alba dell’inattesa e recente crisi legata all’emergenza COVID-19.

Nell’ultimo anno, la mortalità imprenditoriale¹ del territorio ha superato la natalità, traducendosi in un tasso di crescita negativo (-0,35%) ed erodendo ulteriormente lo stock di imprese registrate (428.457 imprese, -1%). I settori ‘tradizionali’ sono stati i più colpiti e l’industria manifatturiera, che non ha fatto eccezione, ha visto ridursi dell’1,2% le imprese registrate. Non a caso, il 2019 ha rappresentato un anno di arretramento in particolare per la manifattura che – in una regione che complessivamente contribuisce al PIL nazionale per l’8% – continua a produrre ricchezza per quasi un quarto del totale (in Italia, la media del valore aggiunto derivante dal settore è inferiore al 20%).²

Se già il 2018 – soprattutto la seconda parte dell’anno – aveva registrato un rallentamento dei ritmi produttivi, il 2019 ha dato conferma di una sofferenza del sistema industriale regionale nel suo complesso. La produ-

1 Elaborazioni Camera di commercio di Torino su dati InfoCamere.

2 Elaborazioni Camera di commercio di Torino su dati ISTAT.

zione industriale³ in tutti e quattro i trimestri dell'anno ha fatto registrare variazioni tendenziali di segno negativo, con un calo produttivo medio per l'intero 2019 pari a mezzo punto percentuale. Il settore più colpito è stato proprio quello dei mezzi di trasporto, con un calo medio annuo della produzione pari al -4,4%, al quale ha contribuito in maniera determinante la riduzione di produzione di componentistica automotive (-5,5%). Nel complesso, la flessione della produzione industriale è stata modesta e più contenuta rispetto all'anno precedente. Tuttavia assume un significato particolare, sia perché si tratta del primo dato annuo negativo a partire dal 2013, sia perché il 2019 ha anticipato un anno, il 2020, che già nel primo semestre - ancora in parte esente dai drammatici e ancora attuali effetti della pandemia - ha visto un crollo della produzione industriale regionale del -10,1%, rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. I soli mezzi di trasporto hanno ridotto i volumi di produzione del -9,6%, con punte del -50,1% per la fabbricazione di autoveicoli e del -18% in quella di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi, parti e componenti.

Non a caso, i primi mesi del 2020 hanno aperto le porte ad un diffuso pessimismo: fra i rispondenti a questa edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, oltre otto imprenditori piemontesi su dieci dichiarano di guardare all'anno in corso con grande sfiducia, raddoppiando la percentuale di pessimisti del 2019 (erano circa il 40%). Il clima registrato in Piemonte è anche più negativo rispetto quello percepito nelle altre regioni italiane, dove la percentuale di pessimisti si ferma al 68%.

Le prospettive di recupero, dunque, non possono che essere di medio periodo, confidando nelle opportunità fornite dai nuovi paradigmi della mobilità. La *e-mobility* può rappresentare l'occasione, in Piemonte come nel resto dell'Italia, per compensare almeno in parte le perdite in termini di volumi produttivi, ringiovanire il parco auto e aprire nuovi sbocchi ad un mercato che, soprattutto internamente, negli anni ha perso terreno. La partecipazione dei fornitori piemontesi a questo processo di innovazione del mondo automotive sarà il fattore determinante per permettere alla filiera regionale di riprendere velocità. Questo anche a fronte del recente piano industriale con il quale il gruppo FCA ha ufficializzato il suo impegno per l'elettrificazione sul territorio regionale, con la fabbricazione della 500 elettrica nello stabilimento di Torino Mirafiori ma anche con gli investimenti che, sempre nel comprensorio di Mirafiori, porteranno alla realizzazione di un impianto di *Solar Power Production Units* con pannelli fotovoltaici, di un centro di assemblaggio di batterie (*Battery Hub*) e all'avvio del progetto pilota di ricarica elettrica bidirezionale *Vehicle-to-Grid*.

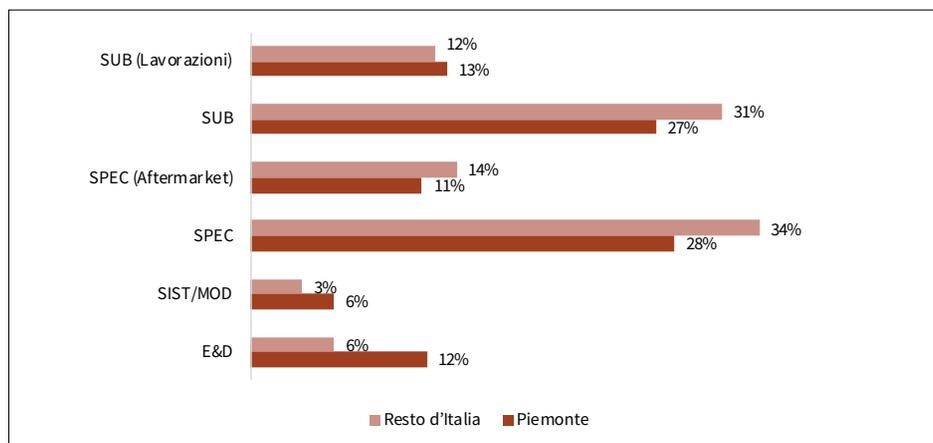
3 Indagine congiunturale trimestrale sull'industria manifatturiera condotta da Unioncamere Piemonte, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino.

4.2 Le imprese automotive piemontesi

Sono 736 le imprese piemontesi dell'universo della componentistica automotive censite all'interno dell'Osservatorio e rappresentano oltre un terzo delle 2.198 mappate a livello italiano. Nel corso degli anni, l'incidenza delle imprese aventi sede in Piemonte sul comparto automotive italiano è andata gradualmente riducendosi: era il 34,1% nel 2018, il 34,8% nel 2017 e poco meno del 36% nel 2016. Quasi l'84% delle imprese ha sede legale nella provincia di Torino, mentre Cuneo è la seconda provincia con un ulteriore 5% di imprese qui insediate.

Il cluster piemontese ha una sua caratterizzazione ormai consolidata: rispetto al resto d'Italia, si conferma una più netta presenza di imprese di Engineering & Design e sistemisti e modulisti e, al contrario, una minor incidenza degli specialisti⁴ – come anche, seppur meno evidente, degli specialisti dell'aftermarket – e dei subfornitori. È invece pressoché analoga a quella delle altre regioni la percentuale di subfornitori delle lavorazioni.

Figura 4.1 Distribuzione per categoria di fornitura delle imprese automotive piemontesi e confronto con il resto d'Italia



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nel complesso, la filiera automotive nel 2019 ha prodotto un fatturato di 18,6mld di €, con un calo del 4,8% rispetto al 2018, e ha impiegato 60.311 addetti (+0,3%). La dinamica registrata replica quanto già avven-

⁴ Nella presente analisi, la categoria degli specialisti include anche gli specialisti del motorsport che, a differenza di altre realtà regionali, nella filiera piemontese hanno un peso poco significativo.

nuto l'anno precedente, che si era chiuso con una contrazione - benché più modesta - del fatturato (-0,5%) e una sostanziale stabilità dell'occupazione (+0,3%).

Al pari di quanto avvenuto a livello nazionale, la componente della piramide di fornitura che ha concluso l'anno con una performance economica migliore è quella delle imprese di Engineering & Design (+8,9%), mentre la subfornitura, come anche confermato dai risultati dell'indagine, ha sofferto più di altri segmenti (-7,9%), senza risparmiare i subfornitori delle lavorazioni (-7,4%). Se anche sistemisti e modulistri hanno subito una contrazione del fatturato consistente (-6,8%), per gli specialisti, ivi inclusi quelli dell'aftermarket, la riduzione è stata meno intensa (rispettivamente pari a -3,2% e -2,1%).

Sul versante dell'occupazione, l'impiego di addetti alla produzione di componentistica è aumentato fra E&D e sistemisti e modulistri, mentre è calato fra gli altri segmenti, seppur con meno enfasi fra i subfornitori delle lavorazioni.

Tabella 4.1 Fatturato e addetti automotive. Dati Piemonte

Imprese		2019	2018	Var. % 2019/18 Fatturato auto	2019	2018	Var. % 2019/18 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	198	1.380	1.498	-7,9%	6.733	6.860	-1,9%
Subfornitori (Lavorazioni)	96	680	734	-7,4%	2.180	2.196	-0,7%
Specialisti*	231	7.563	7.813	-3,2%	22.124	21.681	2,0%
Specialisti (Aftermarket)	84	653	667	-2,1%	1.965	1.999	-1,7%
Engineering & Design	86	635	583	8,9%	4.777	4.609	3,6%
Sistemisti/ modulistri	41	7.674	8.230	-6,8%	22.532	22.810	-1,2%
TOTALE	736	18.585	19.525	-4,8%	60.311	60.155	0,3%

* specialisti puri, infomobilità e motorsport

In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 18

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

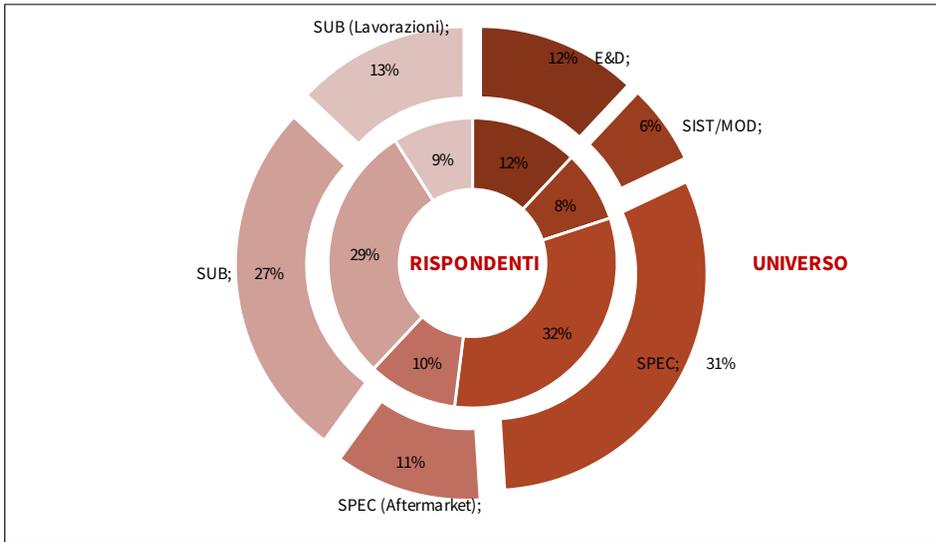
4.3 Le caratteristiche delle imprese rispondenti

Nel corso dell'ultima edizione, hanno preso parte all'indagine 201 imprese in Piemonte, che rappresentano il 43,9% dei rispondenti a livello nazionale e oltre il 27% delle imprese piemontesi che compongono il settore automotive. Il calo di risposte, rispetto alle 239 imprese del 2019 e alle 212 del 2018, deve tenere conto del periodo di indagine, avvenuta in concomitanza con l'emergenza COVID-19, e della conseguente scelta di limitare per questa annualità l'abituale attività di sollecito. Nonostante questo lieve ridimensionamento, da anni il Piemonte gode di un nucleo significativo di imprese, più rappresentativo che nel resto d'Italia, che ha partecipato a diverse edizioni consecutivamente: fra le imprese rispondenti nel 2020, infatti, il 64% aveva già preso parte all'indagine nel 2019, il 41% è alla terza partecipazione, il 28% è rispondente da quattro anni e il 17% è giunto alla quinta edizione dell'Osservatorio. Rispetto agli anni precedenti, inoltre, è aumentata sia in Piemonte (il 97% contro il 93% del 2019), sia nel resto d'Italia (il 91% contro l'89%) l'incidenza delle imprese che sono attive nel settore automotive da sempre o comunque da almeno un quinquennio.

Si tratta di imprese di fascia dimensionale medio-piccola: il 53% ha meno di 50 addetti e il 35% occupa fra i 50 e 249 addetti; tuttavia, nell'ultimo anno, è cresciuta la quota di imprese di grandi dimensioni, passando dal 7% al 12% del totale delle rispondenti. Parallelamente, è aumentata anche l'incidenza delle imprese appartenenti ad un gruppo rispetto al peso delle aziende indipendenti: il 32% delle rispondenti appartiene ad un gruppo societario (nel 2018 erano il 29%) e, fra esse, prevalgono di poco le filiali di gruppi esteri (il 52%) rispetto a quante afferiscono a gruppi italiani.

Rispetto al totale delle imprese della componentistica in Piemonte, peraltro, la distribuzione delle rispondenti ricalca in modo coerente il peso delle diverse categorie di fornitura, pur con una leggera sovrarappresentazione dei subfornitori *tout court* (il 29% dei rispondenti a confronto con il 27% dell'universo) e un ridimensionamento del peso della subfornitura delle lavorazioni (il 9% invece del 13%). Gli specialisti dell'aftermarket nel 69% dei casi sono rappresentati da operatori della distribuzione (ad es., gruppi di acquisto, distributori regionali, ricambisti) e, per il restante 31%, da divisioni ricambi delle case auto.

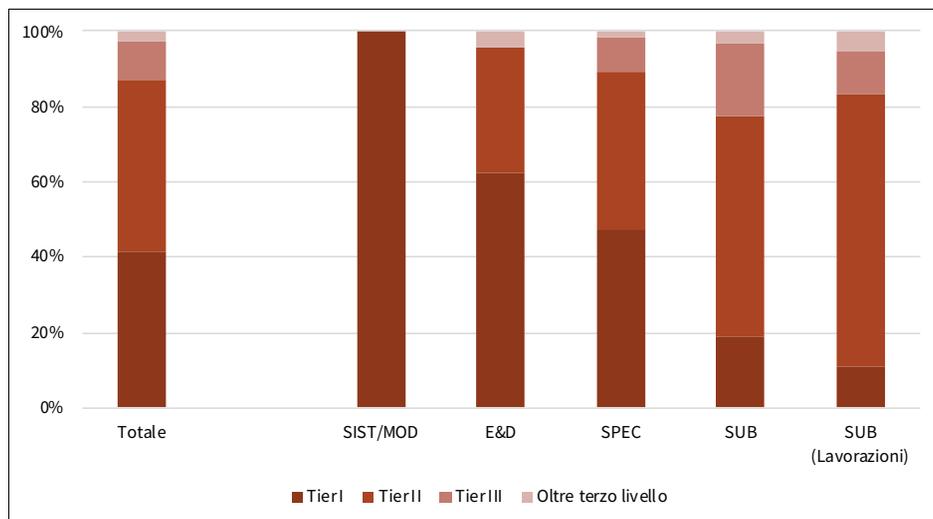
Figura 4.2 Imprese piemontesi rispondenti per categoria di fornitura. Confronto con l'universo di riferimento



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

La piramide della produzione automotive regionale resta storicamente ancorata ai vertici della catena di fornitura, tuttavia fra 2018 e 2019 si è assistito ad un superamento dei *Tier I* - passati dal 40% del 2018 al 38% del 2019 - da parte dei *Tier II* (saliti dal 38% al 42%) e ad una crescita, seppur minima, dei *Tier III* (dall'8% al 9%).

Figura 4.3 La piramide della fornitura automotive regionale*



*Non sono stati considerati gli specialisti aftermarket

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

4.4 La dinamica di fatturato e produzione nel 2019

Nel 2019, le 201 imprese piemontesi della componentistica automotive partecipanti all'indagine, che nel complesso impiegano 25.599 addetti, hanno dichiarato un fatturato di 5,8mln di €, con una percentuale di ricavi strettamente imputabile al settore pari al 78% e una quota media di addetti impiegati nella produzione di componentistica del 73%. Negli anni, l'incidenza del settore automotive sulla produzione di fatturato è variata in maniera significativa, seppure sempre superiore al resto d'Italia (dove è pari al 69%): il 2019 rappresenta un anno a cavallo fra l'86% di dichiaranti del 2018 e il 71% del 2017.⁵

Quello che emerge con evidenza, invece, è una dinamica del fatturato complessivo delle imprese rispondenti di segno negativo, con una varia-

⁵ Si consideri che l'incidenza dell'automotive sul fatturato complessivo è una percentuale che non dipende solo dal più generale andamento della produzione automotive, ma anche dalla distribuzione dei rispondenti per categorie di fornitura: non a caso, nell'ultima edizione dell'Osservatorio, si è nuovamente ridimensionata la quota di specialisti e specialisti aftermarket - tradizionalmente più ancorati al settore - mentre si è ampliata l'incidenza dei subfornitori, ivi inclusi i subfornitori delle lavorazioni, che rappresentano una categoria più trasversale rispetto alle altre.

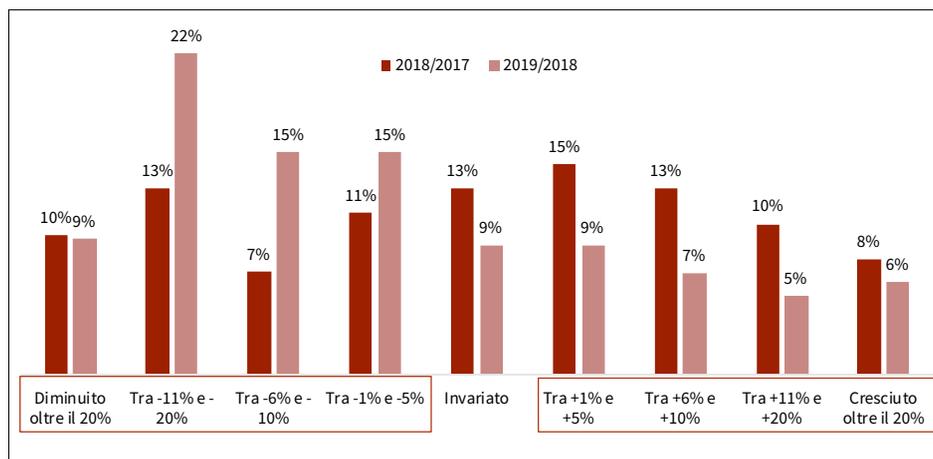
zione media del fatturato dei rispondenti piemontesi pari al -13,3%, decisamente più amplificata rispetto al resto d'Italia (-3,7%).

Inoltre, il 63% delle imprese (nelle altre regioni pari al 56%) ha dichiarato di aver subito un calo dei ricavi nel corso del 2019, a fronte solo del 28% che ha registrato un incremento (il 37% nel resto d'Italia). Il saldo, pertanto, fra dichiarazioni di aumento e diminuzione è estremamente negativo (-35%), peggiorando una situazione che già nel 2018 era vicina allo stallo (il saldo era pari al +5%) e di fatto ribaltando il dato positivo del 2017 (+30%).

A determinare questa inversione, è la percentuale di imprese che hanno dichiarato un calo di fatturato tra il 6 e il 10%, di fatto raddoppiata, e quante hanno subito riduzioni fra l'11 e il 20%, passate dal 13% al 22%; al contempo, si è ridotta sensibilmente la quota di imprese con dinamiche di crescita dei ricavi, di qualunque ordine di grandezza.

A differenza di quanto avvenuto nel 2018, quando erano state le categorie poste ai livelli più alti della fornitura a mostrare con maggiore evidenza segnali di sofferenza, nel 2019 la crisi ha coinvolto, come in un processo a cascata, la base della piramide: la subfornitura, infatti, ha riscontrato la più netta prevalenza di dichiarazioni di diminuzione dei ricavi (il 71% delle imprese e il 78% dei subfornitori delle lavorazioni), seguita dagli specialisti dell'aftermarket (il 65%). Anche fra specialisti e sistemisti/modulisti è prevalente la quota di imprese con un calo del fatturato (rispettivamente il 58 e il 60%), ma rispetto alle altre categorie è molto più elevata la percentuale di quanti hanno chiuso l'anno con un fatturato invariato (il 15% e il 13%).

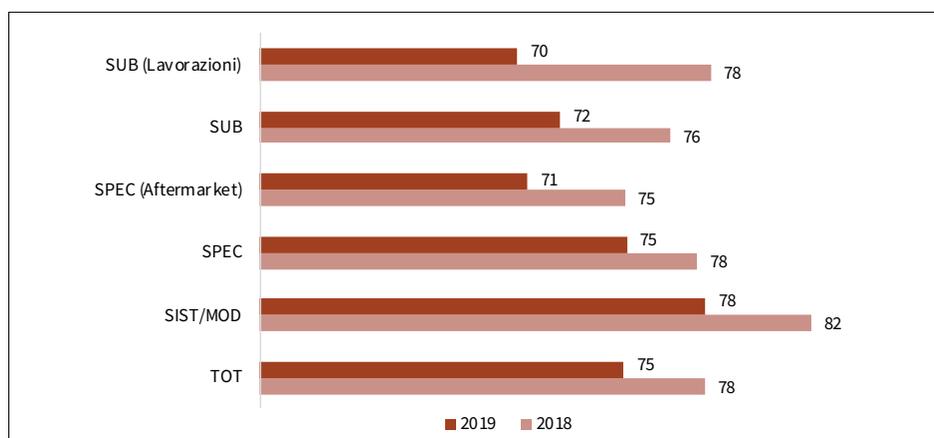
Figura 4.4 Andamento del fatturato



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

La dinamica negativa del fatturato è stata accompagnata da una riduzione quantitativa della produzione, che ha ulteriormente scalfito le percentuali di saturazione della capacità produttiva, che già fra 2017 e 2018 è sceso dal 79% al 78%. Nel 2019, gli impianti di produzione in Piemonte sono stati utilizzati al 75% della loro potenzialità, restando sempre al di sotto della saturazione media dichiarata dalle imprese del resto d'Italia, benché anch'essa in graduale calo negli anni (pari all'83% nel 2017, al 79% nel 2018 e al 77% nel 2019). Inoltre, 40 delle 201 imprese piemontesi hanno registrato una percentuale di saturazione compresa fra il 50% e il 69% e, fra queste, il 70% ha contestualmente dichiarato un fatturato in diminuzione. Anche in questo caso, la categoria più sofferente è quella dei subfornitori delle lavorazioni, che nel 2019 hanno visto scendere la saturazione della capacità produttiva di otto punti percentuale (dal 78% al 70%), seguiti dagli specialisti aftermarket e dai subfornitori *tout court*.

Figura 4.5 Percentuale media di saturazione della capacità produttiva per categorie di fornitori



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

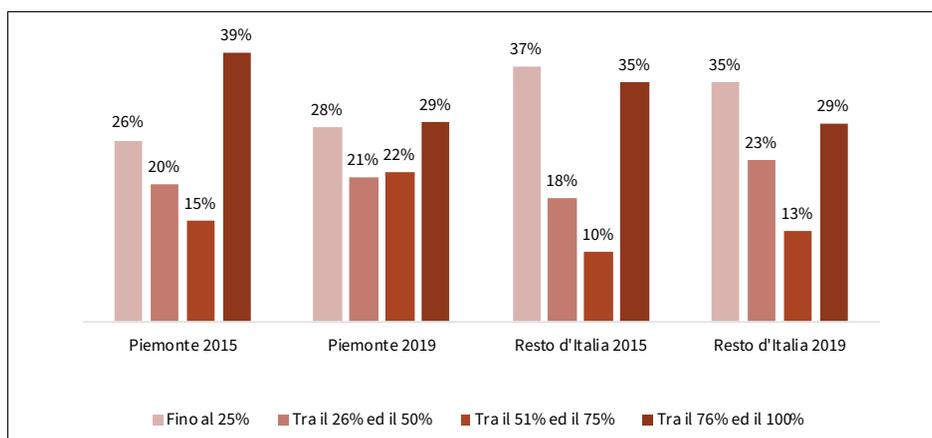
D'altro canto, la produzione di componentistica piemontese è ancora fortemente ancorata al primo impianto più che all'aftermarket, e tale caratterizzazione la rende anche più vulnerabile alla dinamica del mercato delle nuove immatricolazioni. L'89% degli operatori della filiera è attivo sul mercato del primo impianto e, fra questi, otto su dieci ricavano grazie ad esso almeno il 75% del fatturato. La quota di imprese operanti nell'aftermarket è stabile al 66%, ma resta un segmento di mercato ancora poco incidente nella produzione di fatturato: più di un'impresa su due ricava dal mercato del ricambio meno del 25% del fatturato totale.

4.5 I rapporti con FCA

Pur a fronte dell'importanza del mercato legato al primo impianto e del legame che ancora persiste fra le imprese della componentistica piemontese e il gruppo FCA, negli ultimi anni si è assistito a cambiamenti importanti nei rapporti fra la filiera regionale e il costruttore. In Piemonte, analogamente al 2018, quasi otto imprese su dieci hanno prodotto parte del proprio fatturato 2019 grazie alle relazioni con FCA, mentre cinque anni prima erano l'87%; a distanza di un quinquennio, sono scese anche le imprese che collocano il costruttore tra i primi tre clienti, passando dal 54,3% al 47,9%. Anche nel resto d'Italia, seppur con più gradualità, è calato il numero di imprese con fatturato prodotto grazie al gruppo, passando dal 72% del 2015, al 68% nel 2019, mentre ha registrato un crollo la quota di aziende con FCA fra i primi tre clienti (scese dal 45% al 31% del totale).

Se si tiene conto dell'incidenza di FCA sulla produzione di fatturato, resta elevato il peso delle imprese del territorio che, grazie alla casa auto, producono oltre il 75% del proprio fatturato - benché fra il 2015 e il 2019 sia calato dal 39% al 29%; parallelamente, è anche aumentato lo spicchio di imprese che dai rapporti con FCA derivano fra il 50% e il 75% dei propri ricavi. Anche nelle altre regioni italiane è diminuita la quota di imprese dipendenti da FCA per oltre tre quarti del fatturato, ma tale riduzione è andata ad accrescere il peso delle imprese che con il costruttore ricavano fra il 25% e il 50% del fatturato.

Figura 4.6 Imprese per quota di fatturato derivante dai rapporti con FCA



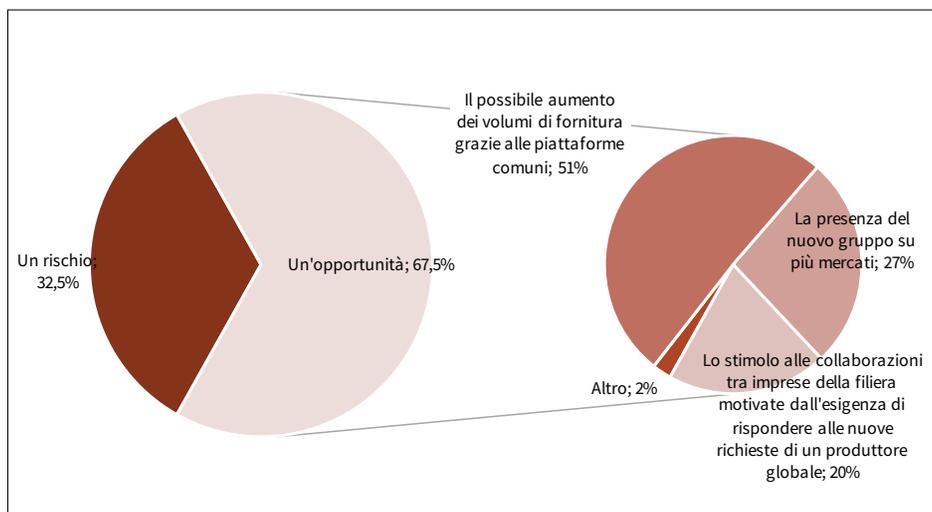
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Nel complesso, dai rapporti con FCA deriva in media il 41% del fatturato (percentuale identica a quella del 2018), a fronte del 59% prodotto dalle relazioni commerciali con altre case automobilistiche. Tuttavia, mentre l'export verso il gruppo ha cubato per l'11% del fatturato complessivamente prodotto, con un calo rispetto al 13% del 2018 e al 12% di due anni prima, la quota di mercato domestico ha ripreso ad aumentare con il 30% dei ricavi, a fronte del 28% dell'anno precedente. A queste voci, si aggiunge il contributo della case auto estere, che vede di fatto livellarsi il peso dell'export e del fatturato prodotto sul mercato domestico (rispettivamente pari al 30% e al 29%).

Le prospettive future nelle relazioni della componentistica piemontese con il costruttore dipenderanno in larga parte anche dagli esiti del processo di fusione fra Fiat Chrysler Automobiles e groupe PSA. Nonostante le incognite legate a questa operazione di integrazione, oltre i due terzi delle imprese rispondenti (il 67,5%) ritengono si tratti di un'opportunità: principalmente per la possibilità di aumentare i volumi di produzione grazie all'adozione di piattaforme comuni; in secondo luogo per le opportunità di apertura verso nuovi mercati; infine, per l'effetto di stimolo alle collaborazioni tra imprese della filiera motivate dal rispondere alle nuove richieste di un produttore globale.

Viceversa, le imprese fra le quali prevalgono le preoccupazioni connesse a questo cambiamento, temono che esso comporti uno spostamento del baricentro decisionale (il 60% delle imprese) e che riduca i volumi di fornitura in Italia (il 25%); meno diffusa, invece, l'opinione che le imprese della filiera non possano essere presenti con più stabilimenti su più mercati (il 5%) o che non siano in grado di rispondere alle esigenze di una produzione potenziale di 8/9mln di veicoli (il 3%).

Figura 4.7 Le opportunità connesse al processo di fusione FCA – PSA (% di imprese)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

4.6 Internazionalizzazione, mercati e strategie

Dopo un 2018 in frenata, il 2019 si conferma un anno in retromarcia per le esportazioni piemontesi del comparto automobilistico: nel complesso, le vendite del settore registrano una flessione del 18%, per un valore pari a 7,5mld di €, trend in linea con quello evidenziato a livello italiano che, tuttavia, segna una contrazione nettamente più contenuta (-5,1%).

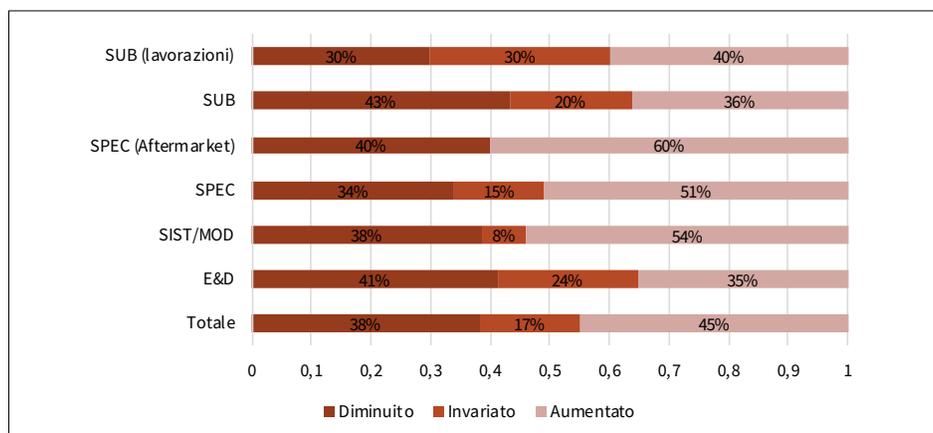
A incidere maggiormente sul calo delle vendite piemontesi oltre confine, continua ad essere la forte diminuzione delle esportazioni di autoveicoli (-35,6%; il 35,8% del settore); l'export di parti e componenti auto, che rappresenta ben il 62% delle vendite estere del comparto, chiude con un -3% registrando il settimo trimestre consecutivo di sofferenza. I dati dei primi sei mesi del 2020, purtroppo, non evidenziano segnali incoraggianti di ripresa: la crisi economica dovuta all'emergenza sanitaria COVID-19, che ha investito l'economia globale, non ha certamente aiutato il rilancio del mercato estero. A giugno 2020, le esportazioni del settore auto del Piemonte hanno segnato un ulteriore -37% rispetto al primo semestre del 2019, calo dovuto ad un crollo dell'export di autovetture (-43,7%) e di parti e componenti (-32,8%).

Nonostante i trend appena descritti, il Piemonte continua ad essere la prima regione italiana per valore delle esportazioni di componentistica con il 33% del totale nazionale, seguito dalla Lombardia (21%) e dall'Emilia

Romagna (13%). Le tre regioni contribuiscono insieme ad oltre il 67% delle vendite estere di parti e componenti.⁶

I dati dell'Osservatorio rispecchiano le tendenze regionali appena descritte: sebbene la percentuale di imprese che ha dichiarato di esportare si attesti al 78,8%, in aumento rispetto all'anno passato (77%), cresce di oltre dieci punti percentuale il numero di rispondenti che hanno dichiarato un calo del fatturato estero 2019 rispetto al 2018 (il 38,1% contro il 27,6% dell'edizione precedente). Nonostante l'incremento delle dichiarazioni di contrazione, il saldo tra aumento e diminuzione del giro d'affari estero continua ad essere positivo (+6,8%) ma nettamente inferiore al risultato dell'edizione passata, quando si attestava a +24,4%; in media, la variazione del fatturato estero piemontese nel 2019 è stata pari a +0,9% (+4,9% nel 2018).

Figura 4.8 Dichiarazione di diminuzione, stabilità e aumento del fatturato estero 2019 rispetto al 2018. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Guardando ai singoli mestieri, i subfornitori si confermano la categoria maggiormente in difficoltà con il 43% delle imprese che dichiarano una diminuzione del fatturato estero.

Malgrado il numero di imprese in sofferenza, rimane stabile la quota di fatturato derivante dalle vendite estere, che si attesta al 40,8% (40% nel 2018): in una graduatoria per 'importanza' del fatturato estero, al primo posto si collocano gli specialisti, per i quali le vendite oltre confine contribuiscono al 49% del giro d'affari complessivo automotive. In coda alla

6 Dati di fonte ISTAT. Banca dati Coeweb.

classifica, gli specialisti aftermarket per cui le esportazioni concorrono a produrre poco meno del 21% del fatturato.

Il Piemonte continua ad essere una regione con elevata propensione all'internazionalizzazione: nel resto d'Italia solo il 72% delle imprese ha dichiarato di esportare, dato di quasi sei punti più basso di quello piemontese. Guardando al grado d'intensità delle vendite estere, la regione si caratterizza per una presenza più marcata rispetto al resto d'Italia di imprese piccole e medie esportatrici, ovvero che producono grazie all'export una quota di fatturato inferiore al 50% (il 44,7% contro il 38,2%).

Non subiscono variazioni sostanziali le strategie di internazionalizzazione delle imprese, né guardando ai principali mercati esteri per fatturato, né valutando le previsioni di investimento in termini di produzione e/o di export.

Germania, Francia e Polonia sono i primi tre Paesi sui quali convergono i flussi di esportazione dei fornitori piemontesi, confermando l'EMEA⁷ come principale area macroeconomica per l'export di componenti automotive, con il 74,8% delle citazioni. Nel corso degli anni, tuttavia, si è assistito ad una lenta erosione del predominio di quest'area (91,2% delle citazioni nel 2017, l'88% nel 2018), a favore di un costante incremento della zona APAC che - negli ultimi tre anni - è passata dal 2,3% delle citazioni al 4,3%, con la Cina al primo posto tra i Paesi dell'area per destinazione delle merci.

La progettazione di investimenti produttivi è orientata in primis al consolidamento della presenza sui mercati di prossimità (Germania in prima battuta), ma resta centrale l'obiettivo di penetrare nei mercati asiatici (Cina). La stessa analisi, focalizzata sugli investimenti futuri in termini di esportazioni, vede un rafforzamento dei flussi verso il Vecchio Continente, con Germania, Francia e Polonia sui primi tre gradini del podio.

Un dato incoraggiante arriva dall'analisi sul rafforzamento dei rapporti commerciali già esistenti: il 22% dei fornitori piemontesi che oggi esportano prevede nel breve periodo di intensificare i rapporti commerciali in almeno un Paese estero; oltre un'impresa su dieci che vende oltre confine prevede di penetrare su nuovi mercati e, infine, il 6,3% delle imprese piemontesi che non esportano prevede di farlo nel prossimo anno.

⁷ L'analisi in continuità con le passate edizioni, considera le quattro principali aree geografiche adottate in campo economico-industriale: EMEA (Europe, Middle Est, Africa); LATAM (Latin America); APAC (Asia Pacific region) e l'area NAFTA (North America Free Trade Agreement, stipulato tra Stati Uniti, Canada e Messico). Il Messico, che rientrerebbe sia nell'area LATAM sia nel NAFTA, è stato qui considerato solo in quest'ultima aggregazione per evitare duplicazioni nei conteggi delle citazioni del Paese.

4.7 Propensione all'innovazione e nuovi trend tecnologici

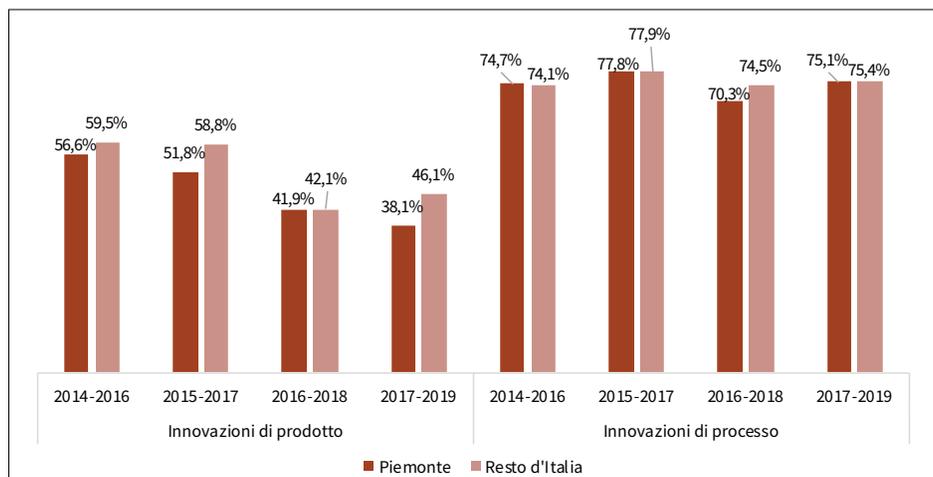
Le imprese piemontesi della componentistica, oltre ad essere da sempre vocate all'internazionalizzazione, si caratterizzano per un'elevata propensione all'innovazione: gli investimenti in ricerca e sviluppo, d'altro canto, sono necessari sia per mantenere l'impresa competitiva sul mercato, sia per garantire lo sviluppo e il progresso tecnologico in un settore strategico come quello dell'automotive e, più in generale, dei trasporti.

L'impronta innovativa che ha caratterizzato i fornitori piemontesi nel corso degli ultimi anni, tuttavia, ha subito un rallentamento costante: segnale, questo, poco incoraggiante, di una filiera regionale che ha difficoltà a stare al passo con i progressi e cambiamenti tecnologici della nuova mobilità.

Nel 2019, il 78% dei fornitori ha dichiarato di aver effettuato attività di innovazione (era l'88% nel 2018 e poco meno del 90% nel 2017). Il calo ha riguardato principalmente lo sviluppo di nuovi prodotti che, tra il 2017-19 ha interessato poco più del 38% delle imprese indagate (contro il 42% del triennio 2016-18): la forte diminuzione è concentrata principalmente tra gli specialisti, categoria in cui le imprese piemontesi che hanno dichiarato di aver introdotto nuovi prodotti, sono passate dal 54% al 45,8%.

Più stabili, se considerate nel medio periodo, le innovazioni di processo, che hanno coinvolto il 75% dei rispondenti (in crescita rispetto al triennio precedente), dato in linea con quello registrato nella altre regioni italiane. La lieve crescita dell'innovazione di processo a cui si è assistito ha contribuito a mantenere elevata la quota di imprese regionali che nel 2019 ha dichiarato di aver investito almeno una minima parte di fatturato in R&S (il 70,6%).

Figura 4.9 Innovazioni di prodotto e di processo in Piemonte e nel resto d'Italia (valore % nei vari trienni)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

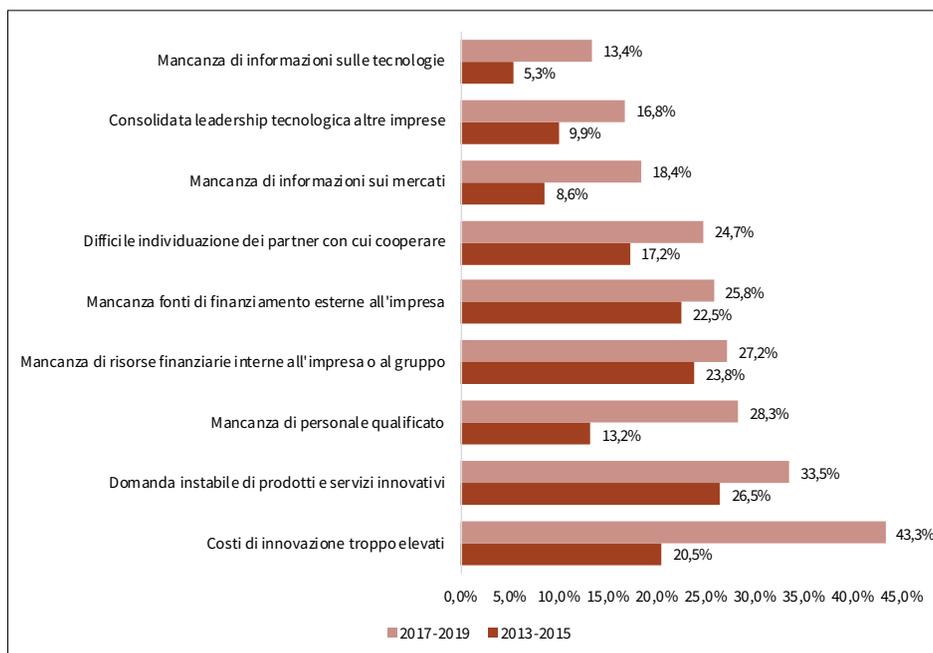
In generale, le attività di ricerca e sviluppo dei fornitori sono state effettuate in Italia (67%) e, laddove l'impresa appartenga ad un gruppo estero, nel 9% dei casi è stato aperto un centro di ricerca sul territorio nazionale.

Se si vogliono delineare le dinamiche e le modalità con cui le imprese innovano, emerge una netta prevalenza della ricerca *in-house*, adottata da oltre il 68% dei fornitori, e un ricorso ancora limitato all'*open-innovation*. D'altro canto, alla domanda sui principali ostacoli riscontrati dalle imprese nell'ultimo triennio nelle attività di innovazione, un quarto dei rispondenti esprime difficoltà nell'individuare dei partner con cui collaborare, dato che, se confrontato con quello del periodo 2013-15, è incrementato di quasi otto punti percentuale.

Rispetto al periodo più lontano, si registra un inasprimento più o meno marcato di tutti gli ostacoli alle attività innovative: i costi troppo elevati rimangono il primo freno alla R&S ma, se prima riguardavano poco meno del 20% dei fornitori piemontesi, oggi hanno un'importanza ingente per oltre quattro imprese su dieci.

Spicca anche l'elevata percentuale alla voce «mancanza di personale qualificato», che coinvolge il 28% dei rispondenti (era il 13% nel 2013-15); nonostante questa criticità, rimane comunque stabile la quota delle imprese che nel 2019 ha dichiarato di avere almeno l'1% di addetti destinati alle attività di R&S (il 69%; il 66% nel 2018 ed il 70% nel 2015).

Figura 4.10 Ostacoli alle attività di innovazione in Piemonte. Confronto tra triennio 2017-19 e 2013-15. Valori % (elevata importanza – voti da 4 a 5)



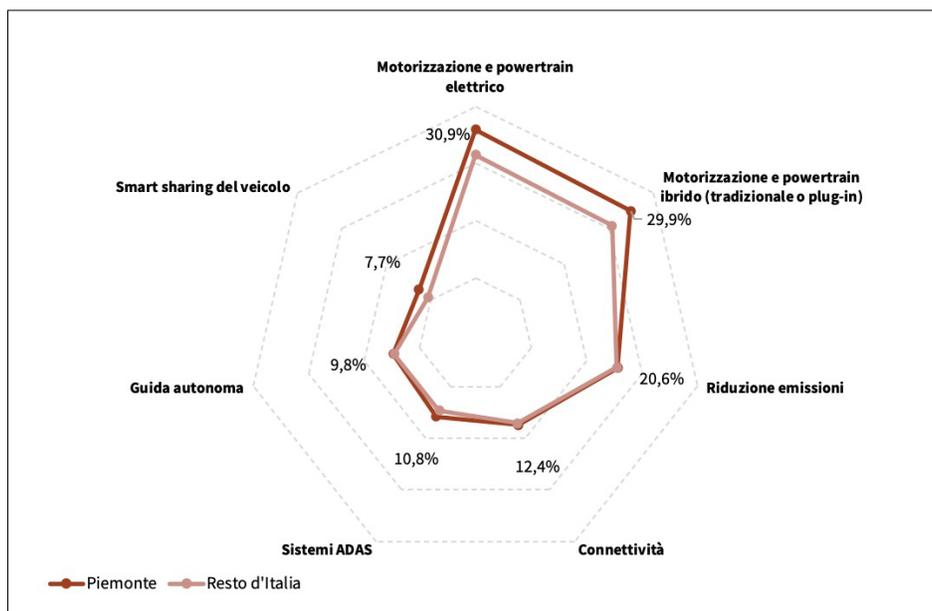
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Un segnale incoraggiante, che fa ben sperare in una ripresa delle attività innovative delle imprese piemontesi, emerge dal numero di rispondenti (il 41,8%) che tra il 2017-19 ha dichiarato di aver partecipato a progetti di sviluppo prodotto che utilizzano almeno una tecnologia legata alla nuova mobilità. Il dato è in forte crescita rispetto al triennio precedente (era il 32,1%) e vede una partecipazione più elevata tra gli E&D, tra i quali il 60% delle imprese ha preso parte allo sviluppo di nuove tecnologie, perché rientranti nel *core business* aziendale. Ottima anche la quota tra i vertici della catena di fornitura - i fornitori di moduli e sistemi - e tra gli specialisti, che si confermano categorie trainanti dell'innovazione sui nuovi trend tecnologici.

Sebbene le imprese piemontesi, in base ai prodotti realizzati, si posizionino principalmente ancora sul mercato dei motori diesel e benzina (rispettivamente l'88 e l'86%), il mercato dei veicoli elettrici o ibridi riveste un ruolo importante, coinvolgendo oltre quattro imprese su dieci. In risposta a questo grande indotto, la partecipazione dei fornitori a progetti per lo sviluppo di motorizzazione e powertrain elettrico è al primo posto e ha interessato il 31% dei rispondenti regionali (il 26,5% nel resto d'Italia);

seguono poco distanziati quelli per la motorizzazione e powertrain ibrido. Dal fronte opposto, lo *smart sharing* del veicolo e la guida autonoma, sembrano essere ad oggi le tecnologie meno sviluppate non solo a livello regionale, ma anche negli altri territori italiani.

Figura 4.11 Imprese che hanno partecipato a progetti di sviluppo prodotto che utilizzano una o più tecnologie. Dati Piemonte e resto d'Italia



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

4.8 Le soluzioni innovative in chiave Industria 4.0

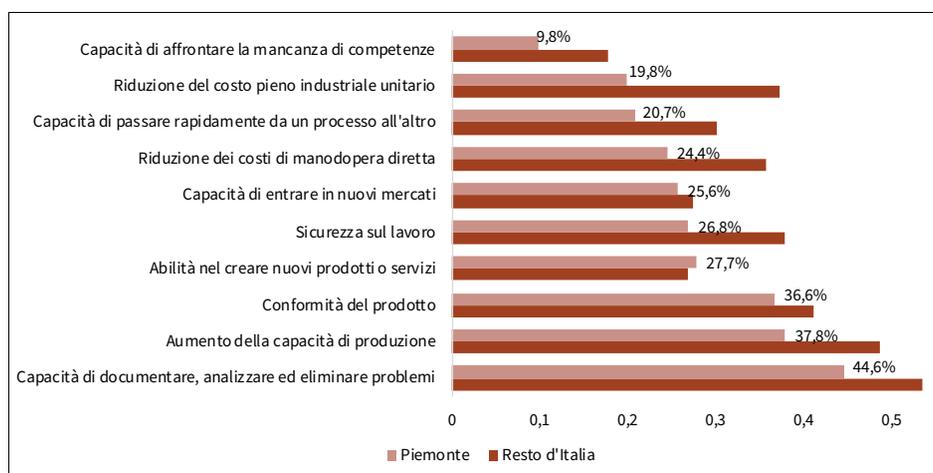
La quarta rivoluzione industriale è destinata ad avere effetti economici di rilievo in Italia e, di conseguenza, anche in Piemonte. Tra i diversi settori, quello dell'automotive si sta preparando da tempo alla rivoluzione 4.0: nel mercato dell'auto, si sta delineando un cambiamento della domanda e delle logiche di mercato.

L'Industria 4.0 ha coinvolto anche i fornitori piemontesi partecipanti all'Osservatorio: sono il 52% le imprese che nel 2019 hanno dichiarato di aver adottato almeno una di queste soluzioni innovative (il 55% nel resto d'Italia), dato in linea rispetto al 2018 e in aumento di ben dieci punti percentuale rispetto al 2017. Se a questa quota si aggiungono anche i fornitori che intendono adottare tali soluzioni nel prossimo futuro,

la percentuale sale all'80%. Il motivo principale che ha traghettato verso queste trasformazioni è stato in primo luogo l'orientamento all'innovazione dell'impresa, affiancato dalla necessità di rimanere competitivi rispetto alla concorrenza.

Mediamente l'introduzione delle tecnologie 4.0 avviate nell'ultimo triennio ha avuto un impatto elevato/molto elevato sulla capacità di documentare, analizzare ed eliminare problemi (il 44,6% dei fornitori regionali), seguito da un aumento della capacità di produzione (il 37,8%). Tuttavia nel complesso, rispetto alle imprese del resto d'Italia, si evidenzia ancora un gap più o meno consistente dei fornitori piemontesi nel saper sfruttare al meglio le nuove tecnologie per rendere l'impresa maggiormente efficiente.

Figura 4.12 Impatto che hanno avuto i progetti in chiave Industria 4.0 sugli aspetti imprenditoriali. Valori % (impatto elevato - voti da 4 a 5)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

A prescindere dall'introduzione o meno di soluzioni in chiave Industria 4.0, è stato chiesto alle imprese se adottano tecnologie avanzate all'interno della loro attività per monitorare il livello di produttività degli impianti. In media il 35% dei rispondenti fa utilizzo da almeno tre anni di queste tecnologie: nel dettaglio, il 78% dei fornitori raccoglie e analizza i dati della produzione, il 59% ha apparecchiature con controlli programmabili ed il 57% utilizza sensori finalizzati al monitoraggio continuo delle condizioni di lavoro e dei parametri di processo. Dal lato opposto, risulta ancora limitato l'utilizzo di esoscheletri, dei veicoli a guida autonoma per la movimentazione della merce all'interno dell'impresa e dell'*additive manufacturing*.

Tabella 4.2 Utilizzo di tecnologie avanzate all'interno dell'impresa. Dati Piemonte (valori %)

	Ne fanno uso	<i>di cui l'utilizzo è stato costante negli ultimi tre anni</i>	<i>di cui: l'utilizzo è in crescita costante negli ultimi tre anni</i>	Non ne fanno uso
Raccolta e analisi dei dati di produzione	77,8%	43,1%	34,6%	22,2%
Altre apparecchiature con controlli programmabili	59,5%	24,2%	35,3%	40,5%
Sensori finalizzati al monitoraggio continuo condizioni lavoro e parametri di processo	57,0%	32,5%	24,5%	43,0%
Robot	45,8%	26,8%	19,0%	54,2%
Impianti automatizzati non programmabili	42,3%	32,2%	10,1%	57,7%
Simulazione e visualizzazione dei processi produttivi	36,2%	16,4%	19,7%	63,8%
Tracking automatico dei materiali	29,4%	12,4%	17,0%	70,6%
Tecnologie di machine vision	27,8%	17,9%	9,9%	72,2%
Robot collaborativi	19,9%	13,2%	6,6%	80,1%
Additive manufacturing	11,4%	7,4%	4,0%	88,6%
Veicoli a guida autonoma (AGVs)	6,6%	3,9%	2,6%	93,4%
Esoscheletri	1,3%	1,3%	0,0%	98,7%
Media totale	34,6%	19,3%	15,3%	65,4%

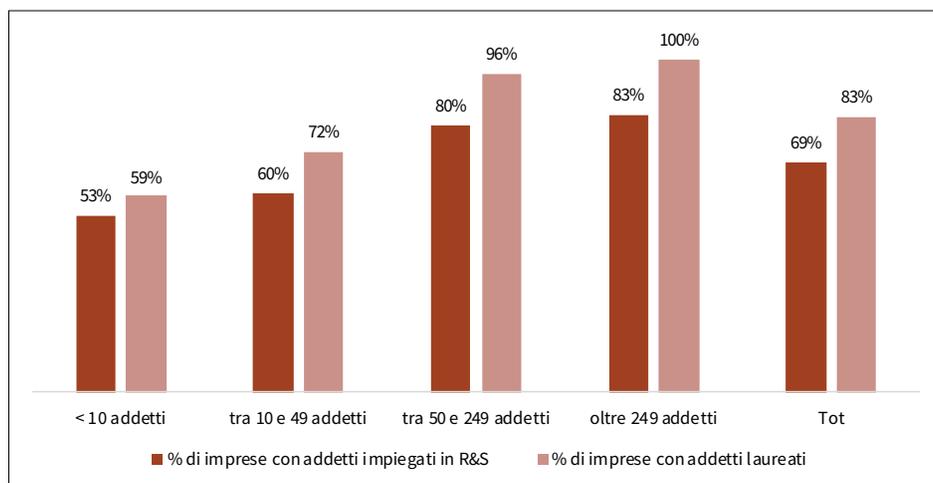
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

4.9 Addetti e nuove competenze professionali

Complementare allo sviluppo delle nuove tecnologie è il tema del capitale umano e delle competenze professionali richieste dal settore automotive.

Negli anni l'Osservatorio ha costantemente monitorato non solo la percentuale di addetti laureati ma anche la quota di quanti vengono destinati ad attività di ricerca e sviluppo. Nel 2019, in media con la percentuale degli anni passati, l'83% delle imprese piemontesi rispondenti dichiara di avere personale laureato al suo interno, mentre il 69% ne destina una parte a ricerca e sviluppo.

Il numero di imprese con addetti laureati o qualificati per svolgere R&S aumenta al crescere della dimensione aziendale, superando la soglia rispettivamente dell'80% e del 90% fra le imprese con almeno 50 addetti, nonché fra gli operatori della filiera - in primis sistemisti e modulist, E&D e specialisti - che per loro natura richiedono professionalità specifiche o addetti altamente qualificati.

Figura 4.13 Quota di imprese con addetti laureati e impiegati in R&S per dimensione aziendale

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

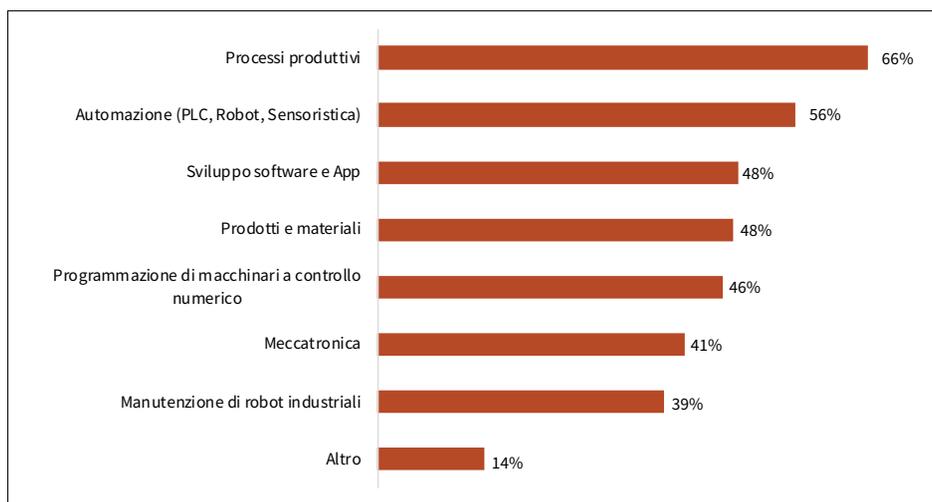
Tuttavia, in un contesto produttivo come quello piemontese, dove pur a fronte dei cambiamenti in atto nell'industria manifatturiera, l'automotive resta fra i settori di riferimento per l'economia regionale, i processi di riconversione della produzione in direzione di ibridazione ed elettrificazione degli autoveicoli dovranno coinvolgere il bacino della forza lavoro impiegata o da reperire, a favore di un naturale ripensamento delle competenze e delle professionalità.

Non è un caso, infatti, che proprio nell'ultimo triennio (2017-19) le imprese che reputano la mancanza di personale qualificato un ostacolo alle attività di innovazione siano più che raddoppiate, passando dal 13% del 2013-15 al 28% del 2017-19. D'altro canto, tra quante hanno dichiarato di aver partecipato ad almeno un progetto di sviluppo sui nuovi trend tecnologici, sette su dieci hanno dovuto formare internamente i propri addetti per acquisire le competenze funzionali alla loro partecipazione. Il canale delle nuove assunzioni ha interessato il 48% dei fornitori, così come è risultata strategica anche la collaborazione con professionisti già in possesso delle conoscenze specifiche – strada che ha coinvolto la metà delle imprese.

Per comprendere se anche nel prossimo futuro vi saranno specifiche aree di attività che richiederanno nuove figure professionali e *reskilling* delle competenze, quest'anno sono state formulate due domande specifiche. La maggioranza delle imprese reputa che gli ambiti in cui nel prossimo quinquennio sarà importante individuare nuove professionalità e know-how sempre più verticali sono relativi ai processi produttivi (il 66% delle imprese) e ai connessi processi di automazione (il 56%). Diffusa,

inoltre, la convinzione che anche lo sviluppo di software, la ricerca di nuovi prodotti e materiali (entrambe al 48%) e la specifica programmazione di macchinari produttivi a controllo numerico (il 46%), saranno aree di attività potenziabili con nuove competenze.

Figura 4.14 Aree di attività che richiederanno nuove figure professionali e/o specifiche competenze (% di imprese; risposta multipla)



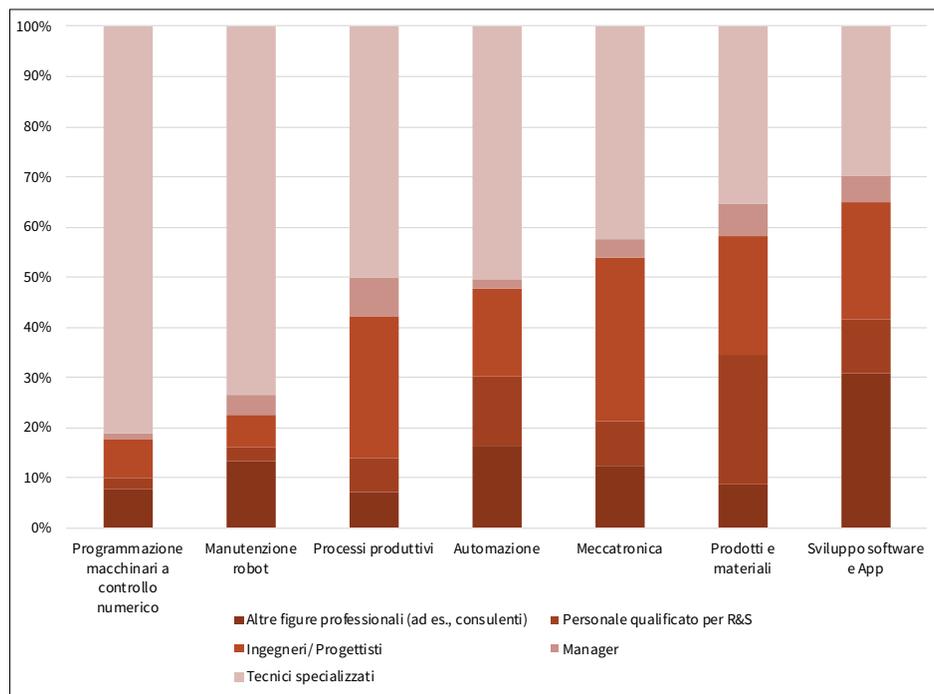
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

Le figure professionali necessarie cambiano sulla base dell'area di attività. Sebbene il reperimento di figure di tecnici specializzati rappresenti un'esigenza trasversale ai diversi ambiti, essa assume un ruolo determinante per la programmazione di macchinari a controllo numerico e per la manutenzione dei robot industriali (rispettivamente con l'81% e il 73% delle preferenze), mentre nello sviluppo della meccatronica e nel rinnovamento dei processi produttivi emerge anche l'importanza di individuare profili di ingegneri e progettisti (con il 33% e il 28% delle risposte). La disponibilità di personale qualificato per R&S cresce di peso nelle attività di ricerca di nuovi prodotti e materiali (il 26%), così come nello sviluppo di software e applicazioni diventerà centrale anche la presenza di consulenti esterni (il 31%). Meno rilevante la ricerca di figure manageriali.

Le imprese piemontesi ritengono che il grado di difficoltà nel reperimento futuro di queste professionalità nel mercato del lavoro sarà variabile: il 31% dei rispondenti reputa che sarà complesso individuare profili da impiegare nei processi di produzione e in quelli di automazione, mentre un ulteriore 28% valuta difficoltosa anche l'individuazione di addetti alla

manutenzione dei robot industriali e di meccatronics; viceversa, si ritiene più semplice la possibilità di avere risorse umane da destinare allo sviluppo di software e applicazioni (il 30% delle imprese), alla programmazione (il 27%) e alla ricerca di nuovi prodotti e materiali (il 25%).

Figura 4.15 Figure professionali richieste per area di attività



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2020

