

3 La filiera della componentistica in Piemonte

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

Sommario 3.1 Introduzione. – 3.2 Fotografia delle imprese rispondenti piemontesi. – 3.3 Dinamiche del fatturato nel 2020 e saturazione della capacità produttiva. – 3.4 Crisi sanitaria e strategie imprenditoriali: previsioni 2021 e azioni a sostegno della filiera. – 3.5 La nascita del gruppo Stellantis. – 3.6 L'export di parti e componenti. – 3.7 Le imprese piemontesi tra innovazione, Industria 4.0 e nuovi trend tecnologici. – 3.8 Addetti e nuove competenze professionali

3.1 Introduzione

La crisi sanitaria legata al COVID-19, delineatasi nei primi mesi del 2020, ha colpito l'economia piemontese in una fase di marcato indebolimento. Ormai da anni il Piemonte, suo malgrado, è protagonista di un rallentamento produttivo più o meno evidente, trend confermato dalla maggior parte degli indicatori socio-economici la cui analisi restituisce una fotografia di un territorio che sembra non essere riuscito ad affrontare con la stessa efficacia di altre regioni italiane, soprattutto del Nord, le grandi sfide del nostro tempo.

Il Piemonte, quinta regione italiana per importanza con un PIL di quasi 140mld, pari all'8% del totale nazionale appare oggi come una regione in 'transizione', che fatica ad adeguarsi al nuovo contesto economico globale e, soprattutto, ai grandi cambiamenti che hanno dettato i nuovi driver della competitività.

Se l'emergenza sanitaria COVID-19 ha imposto la necessità di ripensare a nuovi modelli di crescita, in un territorio che storicamente ha fatto dei settori manifatturieri tradizionali il punto di forza principale, una nuova strategia di sviluppo che valorizzi le specializzazioni e le competenze consolidate del tessuto produttivo, agganciandole ai nuovi trend di crescita globali quali il digitale, l'ecologico e il sostenibile, rappresenta l'occasione che la regione può sfruttare per risollevarsi.

Del resto questa regione continua ad essere il baricentro della produzione italiana di parti e componenti automotive: in Piemonte nel 2020 ha sede il 33,5% (737 unità) delle imprese censite nell'universo della componentistica (2.203) con una copresenza di fornitori specializzati e di competenze professionali necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità del futuro.

Dai numeri complessivi della filiera piemontese, purtroppo, non si colgono ancora segnali di ripresa, complice anche il difficile anno appena

concluso: la fotografia è quella di un indotto in forte decelerazione, dove si confermano le dinamiche già evidenziate nel 2019 amplificate dalla crisi sanitaria. Nel 2020 i fornitori piemontesi hanno fatturato 15,8mld di €, con un calo del 13,8% rispetto all'anno precedente, confermando il trend riscontrato anche a livello italiano dove, dopo anni di crescita, si assiste ad una diminuzione del giro d'affari generato dall'automotive.

La flessione ha coinvolto più o meno intensamente tutti i livelli della catena di fornitura,¹ in primo luogo i vertici, dove i fornitori di sistemi e moduli integrati hanno registrato un calo del fatturato direttamente generato dalla componentistica del 15,8%; seguono i subfornitori delle lavorazioni e la subfornitura *tout court*, dove il calo è stato rispettivamente del -14,4% e del -13,9%.

Per la prima volta negli ultimi cinque anni, si assiste anche ad una flessione degli addetti direttamente impiegati nel settore: con 56.696 unità, la diminuzione in Piemonte raggiunge il -2,7%, con picchi più elevati nella subfornitura (comprese le lavorazioni) e nei sistemisti/modulisti. I fornitori specializzati in E&D sono gli unici che nel 2020 continuano il trend positivo degli addetti, segnando una crescita del 3,9%.

Tabella 3.1 Fatturato e addetti automotive. Dati Piemonte

	Imprese	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Fatturato auto	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	194	1.129	1.312	-13,9%	6.173	6.612	-6,6%
Subfornitori (Lavorazioni)	97	363	424	-14,4%	1.784	1.860	-4,1%
Specialisti*	235	6.600	7.520	-12,2%	21.644	22.223	-2,6%
Specialisti (Aftermarket)	83	589	636	-7,4%	2.029	2.067	-1,8%
Engineering & Design	87	461	525	-12,2%	4.604	4.433	3,9%
Sistemisti/ modulisti	41	6.608	7.849	-15,8%	20.462	21.091	-3,0%
TOTALE	737	15.750	18.266	-13,8%	56.696	58.286	-2,7%

* specialisti puri, infomobilità e motorsport

In Piemonte gli specialisti del motorsport sono 18

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

1 Si veda l'Appendice per una visione completa delle diverse categorie di fornitori della filiera.

Il 2021, sebbene sia stato ancora un anno toccato dall'emergenza epidemiologica, sarà il 'banco di prova' per la filiera della componentistica: le previsioni espresse dai rispondenti piemontesi dell'Osservatorio sono di crescita per tutti i principali indicatori economici (fatturato, ordinativi e occupazione), ma occorrerà comunque attendere l'evolversi della situazione sanitaria del prossimo autunno, periodo in cui si saprà con certezza se la pandemia potrà essere definitivamente lasciata alle spalle e se l'economia globale potrà quindi ripartire in sicurezza e senza ulteriori difficoltà.

Determinante per definire gli scenari futuri per l'indotto piemontese sarà anche la riconfigurazione dei rapporti con il gruppo Stellantis.

3.2 Fotografia delle imprese rispondenti piemontesi

Delle 737 imprese che rappresentano la filiera della componentistica automotive in Piemonte, 209 (il 28%) sono le rispondenti alla presente edizione dell'Osservatorio e rappresentano il 43,8% del totale dei partecipanti a livello nazionale. Considerato il contesto economico e il periodo critico nel quale si è svolta l'indagine, il risultato raggiunto non solo può considerarsi ragguardevole in termini numerici, ma anche in termini di riconoscimento del valore dato alla ricerca, che si è consolidato nel tempo: risulta, infatti, che il 57% delle imprese partecipanti ha già aderito all'edizione precedente e che è cospicua anche l'adesione degli operatori della componentistica nel triennio precedente.²

Alla fidelizzazione degli aderenti si accompagna una buona corrispondenza fra questi e l'universo di riferimento piemontese, se analizzato in relazione al raggruppamento per categoria di fornitura: si conferma, difatti, una coerenza fra i due insiemi, sebbene, a differenza dell'anno scorso, in cui avveniva esattamente l'inverso, si rileva una leggera sovrarappresentazione dei subfornitori delle lavorazioni (il 15% dei rispondenti a fronte del 13% dell'universo) a cui corrisponde un ridimensionamento dei subfornitori *tout court* (il 23% contro il 26%). Di poco superiore rispetto all'universo, sono le quote degli specialisti dell'aftermarket e dei sistemisti/modulisti. Considerato l'esiguo numero di alcune sottocategorie, negli specialisti,³ sono stati compresi anche quelli del motorsport, indagati ormai da diverse edizioni, e quelli, di più recente introduzione nel campo d'osservazione, dell'infomobilità e della telematica, al netto dei quali, il segmento degli specialisti 'puri' risulta, comunque, meno rappresentato.

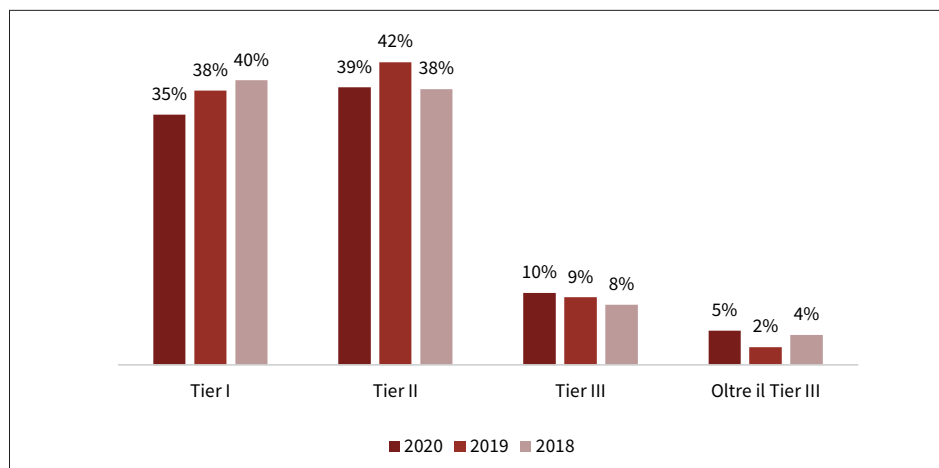
2 Il 42% è al terzo anno di compilazione, il 31% al quarto e ben il 21% è rispondente da un quinquennio.

3 Nell'intero capitolo, la categoria degli specialisti è da considerarsi comprensiva degli specialisti del motorsport, dell'infomobilità e della mobilità elettrica.

Per quanto riguarda la ripartizione nella piramide di fornitura, il 35% si qualifica fornitore di primo livello (*Tier I*), percentuale che, seppure più alta rispetto a quanto registrato nelle restanti regioni italiane (28%), è in tendenziale diminuzione (era il 40% nel 2018 e il 38% nel 2019). Parallelamente, registrano una leggera ma continua crescita nel triennio i *Tier III* che passano dall'8% al 10%. La quota più alta, seppur minore rispetto all'anno scorso, spetta ai fornitori di secondo livello, il 39%, mentre si collocano nei livelli inferiori della catena di fornitura (oltre il *Tier III*) il 5% delle imprese. Infine, quasi una impresa su due, è presente anche in un'altra posizione, in particolare, il 52% dei fornitori di primo livello opera anche come *Tier II*.

Infine, la quota di imprese rispondenti piemontesi che opera esclusivamente nell'aftermarket è dell'11%, pressoché in linea con quanto rilevato nel resto d'Italia, e di questi, il 96% ha come principale cliente l'operatore della distribuzione (ricambisti, distributori regionali, etc.).

Figura 3.1 La piramide della fornitura automotive in Piemonte.
Dati triennio 2020-18 a confronto



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Continuando nell'analisi, i risultati fanno emergere una realtà fatta di imprese che sono attive nel mercato dell'automotive da sempre o comunque da più di cinque anni (il 97% a fronte dell'89% rilevato nel resto d'Italia) indice di una realtà produttiva consolidata. Il 27% delle intervistate dichiara di appartenere ad un gruppo industriale (di queste i 2/3 hanno capogruppo estero) percentuale che sale al 93% se si considera la categoria dei sistemisti e modulist. Una maggiore indipendenza organizzativa è, invece, riscontrabile fra i subfornitori, in particolare fra quelli delle lavorazioni, dove la quota di rispondenti non riferibile a gruppi aziendali sale al 97%.

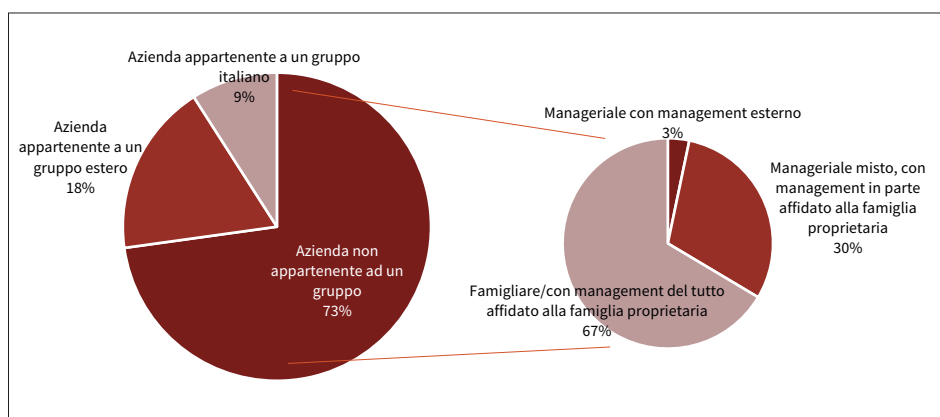
Tabella 3.2 Distribuzione delle imprese per appartenenza o meno a un gruppo. Dati Piemonte

	E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale
Non appartenenza ad un gruppo	76,9%	6,7%	60,9%	84,0%	85,4%	96,8%	72,7%
Appartenenza a un gruppo	23,1%	93,3%	39,1%	16,0%	14,6%	3,2%	27,3%
di cui:							
gruppo estero	11,5%	93,3%	23,4%	8,0%	6,3%	3,2%	18,2%
gruppo italiano	11,5%	0,0%	15,6%	8,0%	8,3%	0,0%	9,1%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Infine, per quanto attiene all’organizzazione aziendale, il Piemonte, come d’altronde il resto delle altre regioni italiane, si contraddistingue per una maggiore presenza di imprese la cui gestione è completamente affidata alla famiglia proprietaria: un rispondente su due, infatti, ha dichiarato di avere una conduzione di tipo familiare o comunque con management interno, mentre solo il 19% si caratterizza per una netta separazione tra la proprietà e il controllo. La gestione mista, con manager solo in parte assegnato alla famiglia, risulta essere la scelta per il restante 32% delle imprese. Ma, se si restringe l’analisi a quei due terzi dei rispondenti non appartenenti ad un gruppo, la quota di imprese con gestione aziendale in mano a manager esterni cala sensibilmente, posizionandosi al 3%.

Figura 3.2 Distribuzione delle imprese per organizzazione aziendale. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

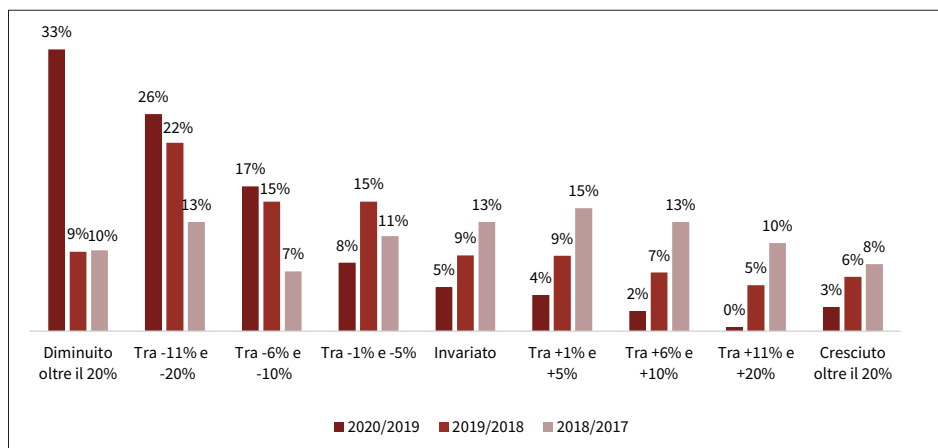
3.3 Dinamiche del fatturato nel 2020 e saturazione della capacità produttiva

Le conseguenze economiche della pandemia non hanno tardato a produrre i propri effetti, aggravando la situazione già non positiva rilevata nel 2019 e restituendo un 2020 in cui le imprese rispondenti all'indagine dell'Osservatorio hanno manifestato evidenti segnali di sofferenza. Il fatturato, indicato in modo puntuale, quest'anno è risultato pari a 4,8mld di €, a fronte dei 5,7mld rilevati nel 2019 dallo stesso insieme di imprese, con una percentuale di ricavi direttamente ascrivibile al settore automotive del 76%.⁴

La difficoltà delle dichiaranti trova anche evidenza nel saldo tra le dichiarazioni di aumento e di diminuzione del fatturato che, nel 2020, si attesta a -75% (-58% nel resto d'Italia), in peggioramento rispetto al saldo 2019 (-35%) e a quello del 2018, anno in cui era, invece, positivo (+5%).

Il segnale più allarmante proviene dalla percentuale di imprese che hanno dichiarato una diminuzione del fatturato superiore al 20% (il 33% dei rispondenti), quota che nei due anni precedenti era intorno al 10%. Raddoppiano nel triennio anche le imprese che registrano variazioni dei ricavi fra il -11% e il -20%, passando dal 13% al 26%, mentre più che raddoppiate sono quelle che denunciano cali fra il 6% e il 10%.

Figura 3.3 Andamento del fatturato complessivo rispetto all'anno precedente. Dati Piemonte. Triennio 2020-2018

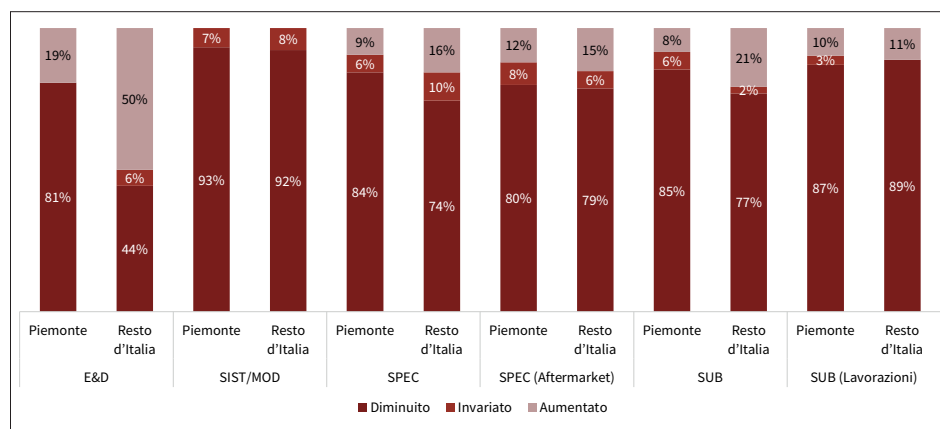


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

⁴ 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.

La dinamica del fatturato appena descritta riguarda indistintamente tutte le categorie di operatori della filiera piemontese, anche se sono i livelli più alti della piramide di fornitura a registrare i maggiori cali. Infatti, tra i sistemisti/modulisti - *cluster* a più stretto contatto con i costruttori e più direttamente influenzato dagli andamenti del settore e dalle contrazioni di mercato registrate nel periodo in esame - non solo si registrano le peggiori contrazioni ma non si conteggiano dichiarazioni di fatturato in aumento (il 93% delle imprese in Piemonte ha affermato di aver subito una diminuzione del volume di affari, un punto percentuale in più rispetto al resto d'Italia).

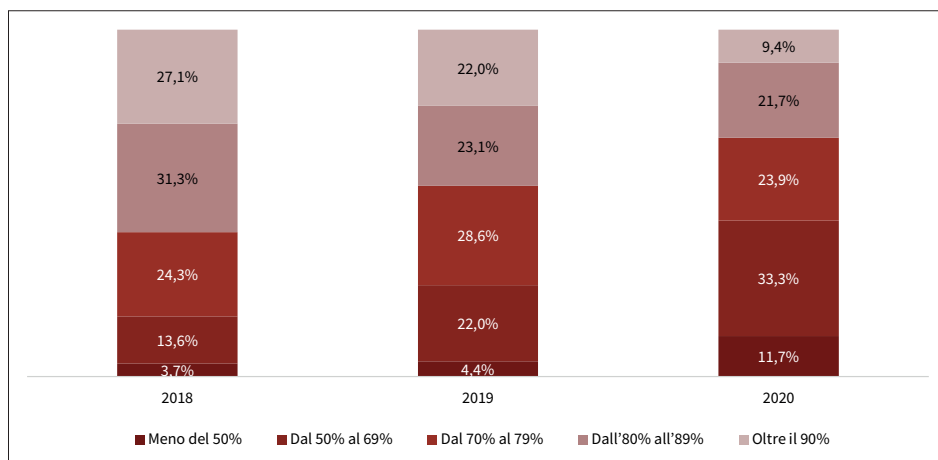
Figura 3.4 Andamento del fatturato complessivo per categoria di fornitore



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

A completare il quadro non positivo, si aggiunge quanto emerge dalle dichiarazioni sul grado di utilizzo degli impianti: la saturazione media della capacità produttiva è risultata pari al 67%, in forte diminuzione rispetto al 75% del 2019 e al 78% del 2018 e, comunque, inferiore al 72% del restante territorio italiano. Si consideri che la quota di imprese che ha dichiarato una percentuale di saturazione degli impianti superiore all'80% è passata dal 58% del 2018 al 31% del 2020, diminuzione generalizzata per tutti i segmenti produttivi della filiera, ma più marcata per i subfornitori delle lavorazioni (dal 69% al 29%).

Figura 3.5 Distribuzione delle imprese per livello di saturazione della capacità produttiva. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

La produzione di componentistica regionale, infine, si incentra maggiormente sul mercato del primo impianto dove risulta operativo oltre l'84% dei fornitori e grazie al quale viene generato mediamente il 68% del fatturato imprenditoriale. La partecipazione della filiera regionale nell'after-market ravvisa una quota di imprese operative pressoché stabile rispetto all'anno passato (il 67% contro il 66% del 2019), con un volume d'affari prodotto anch'esso sostanzialmente invariato (circa il 29%).

3.4 Crisi sanitaria e strategie imprenditoriali: previsioni 2021 e azioni a sostegno della filiera

L'emergenza sanitaria che continua a interessare il 2021 ha avuto forti ripercussioni economiche sul tessuto produttivo del territorio e non ha risparmiato la filiera della componentistica che già nel 2019 evidenziava segnali di rallentamento, in particolare in Piemonte.

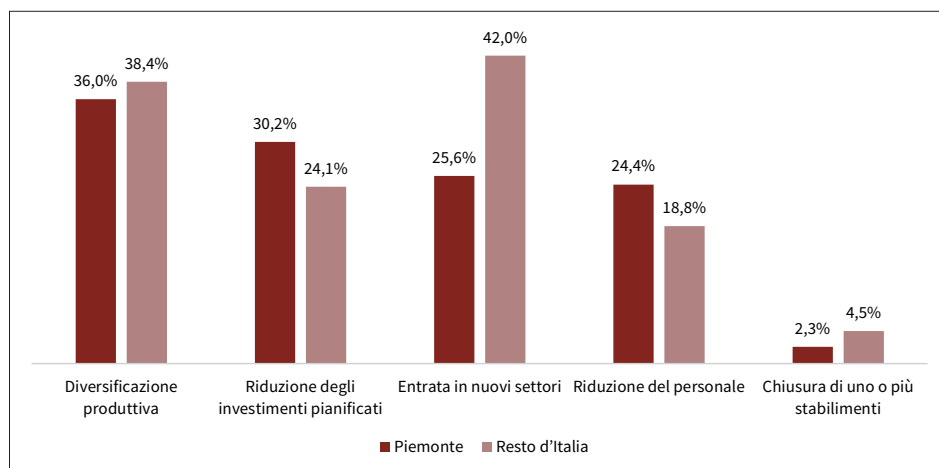
Nei momenti più difficili della pandemia, l'indotto ha dato prova di essere resiliente, anche a fronte delle difficoltà di reperimento delle materie prime e di fornitura dei semilavorati: il 52,7% dei fornitori piemontesi (il 57,0% nel resto d'Italia) nella fase più acuta dell'emergenza ha infatti dichiarato di aver avuto problemi di approvvigionamento delle materie solo estemporanei, a fronte di un terzo che ha affermato di non aver avuto alcun ostacolo.

Tra chi, invece, ha dovuto affrontare qualche difficoltà in più, la soluzione è stata trovata tramite il ricorso a nuovi fornitori italiani o esteri (il 62,5% contro il 64,0% del resto d'Italia) e solo il 12% delle imprese piemontesi è stata costretta a interrompere la produzione a causa dei mancati approvvigionamenti.

Tuttavia, per quattro fornitori su dieci, la pandemia ha imposto una revisione della strategia o della struttura imprenditoriale per poter affrontare più efficacemente la crisi economica: si tratta di un dato in linea con quello evidenziato nel resto d'Italia, dove queste trasformazioni hanno interessato il 42% dei rispondenti.

Tra chi ha adottato almeno un cambiamento, l'esigenza di dover diversificare la produzione in base a nuovi trend di settore ha interessato il 36% dei fornitori locali, strategia a cui segue una diminuzione degli investimenti imprenditoriali pianificati (il 30,2% dei rispondenti).

Figura 3.6 Azioni intraprese dalle imprese a seguito dell'emergenza sanitaria COVID-19



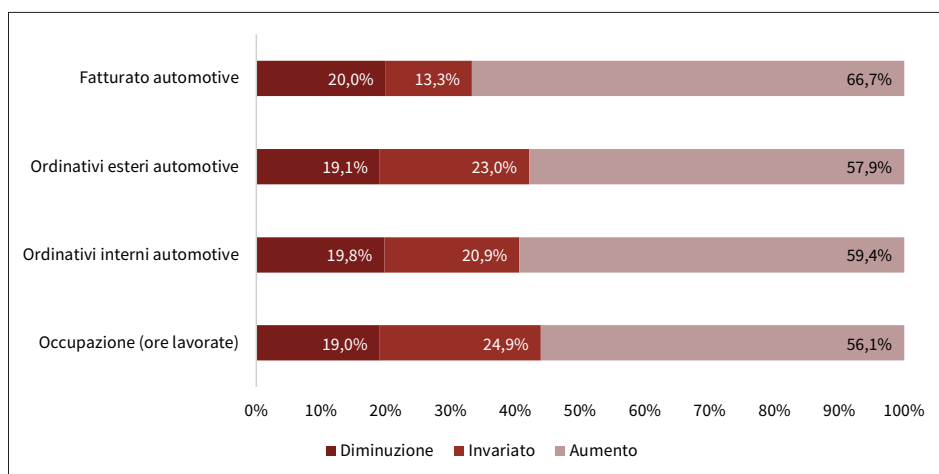
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Le azioni intraprese dalle imprese, siano esse strutturali o strategiche, risultano influenzate anche da fattori esogeni, quali – ad esempio – gli andamenti economici di alcune macro aree geografiche, come l'Europa e i mercati asiatici, Cina *in primis*. Ben il 62,3% delle imprese piemontesi ha dichiarato che il rallentamento economico dell'area europea potrebbe avere un'elevata influenza sulle strategie imprenditoriali, preoccupazioni a cui si affiancano le tensioni commerciali derivanti dall'aumento dei prezzi delle materie prime, visti come 'freni' dal 67,6% dei rispondenti. Segue la scarsa reperibilità di componentistica (espressa dal 42% dei fornito-

ri) - ambito in cui la crisi dei microchip e dei semiconduttori, essenziali all'elettronica che governa le auto, è tra le prime cause per cui i fornitori hanno espresso preoccupazione per la carenza di parti e componenti.

Nonostante le evidenti difficoltà, le previsioni per il 2021 sono improntate verso la crescita di tutti i principali indicatori economici: ben il 67% dei fornitori regionali prevede un incremento del fatturato automotive rispetto al 2020 - prevalentemente entro il +10% - e quasi sei imprese su dieci ipotizzano una crescita sia degli ordinativi interni, sia esteri. Anche l'occupazione, valutata in numero di ore lavorate, registrerà un incremento per il 56% dei rispondenti.

Figura 3.7 Previsioni per il 2021 (rispetto al 2020) dei principali indicatori economici dell'impresa. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

In un contesto delicato e complesso come quello che l'indotto sta attraversando, un ruolo fondamentale viene ricoperto dalle istituzioni, locali e nazionali, che possono sostenere la filiera adottando azioni a suo favore. A tal proposito è stato chiesto alle imprese quali iniziative intraprese dal Governo siano risultate efficaci nei mesi più difficili della pandemia e quali potrebbero aiutare maggiormente la filiera nel prossimo futuro.

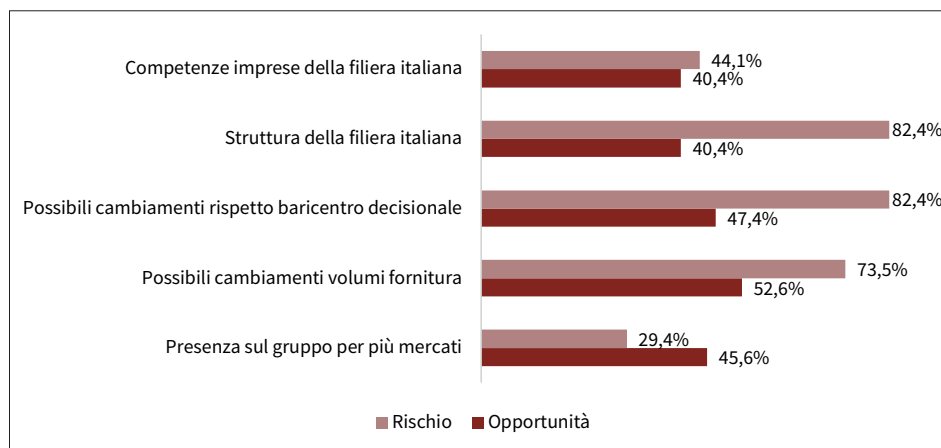
Se nel passato per sette imprese su dieci è indubbiamente stata utile l'estensione dell'utilizzo della Cassa Integrazione Straordinaria, per il futuro è il sostegno alla digitalizzazione di impresa l'aiuto prioritario (il 77% dei fornitori piemontesi), seguito dallo stimolo della domanda d'acquisto e dal finanziamento di attività di R&S (indicati, rispettivamente nel 70% e nel 68,2% dei casi).

3.5 La nascita del gruppo Stellantis

Il 2021 si è aperto con una nuova sfida per la filiera della componentistica piemontese: la creazione del nuovo gruppo Stellantis, nato dalla fusione di due colossi automobilistici quali FCA e PSA, rappresenta una incognita quanto agli esiti dell'impatto sull'indotto. Pur nel quadro di incertezza, per il 62,6% dei fornitori regionali l'operazione Stellantis è vista positivamente, nel resto d'Italia la percentuale sale all'81,2%.

I fornitori piemontesi risultano, pertanto, più 'cauti' e tra il 37,4% dei rispondenti che pensano che la nascita del nuovo Costruttore sia prevalentemente un rischio, lo spostamento del baricentro decisionale a favore del partner francese e la mancata 'robustezza' della struttura della filiera della componentistica italiana, sono i primi due fattori che influenzano negativamente le aspettative.

Figura 3.8 Fattori che influenzano le aspettative delle imprese rispetto all'operazione Stellantis. Somma voti elevati (4 e 5) per chi si è espresso a favore di un'opportunità e chi di un rischio. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Quello piemontese è un territorio che storicamente ha fatto della componentistica un settore chiave dell'economia regionale e in cui, prima la presenza di FIAT e successivamente di FCA, ha permesso negli anni di costruire e fortificare una rete capillare di imprese dell'indotto, dove lo stretto contatto con il Costruttore ha giocato un ruolo fondamentale. La nascita del nuovo gruppo multinazionale rimescola gli equilibri che si sono raggiunti negli anni, coinvolgendo nuovi player e nuovi potenziali fornitori d'Oltralpe, entrambi fattori che hanno portato le imprese piemontesi

ad essere più 'prudenti' verso l'operazione Stellantis rispetto alle altre regioni italiane.

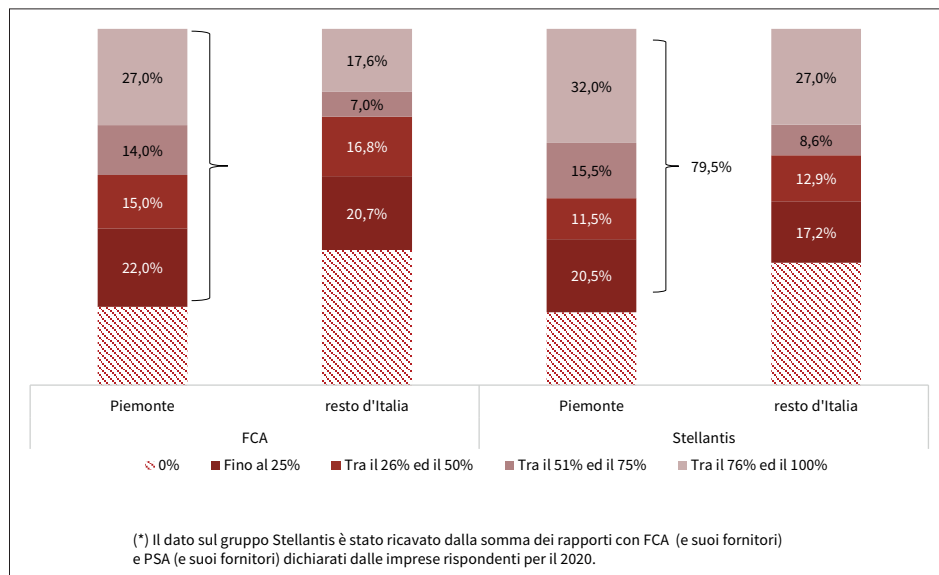
D'altro canto, anche nel 2020 le relazioni con FCA risultano più intense per il cluster regionale in confronto a quanto si evidenzia nel resto del territorio: il 78% dei rispondenti piemontesi ha dichiarato che parte del fatturato prodotto lo scorso anno proviene da rapporti diretti o indiretti con FCA, valore che nel resto d'Italia si ferma a 62,1%. Se si esamina nel dettaglio l'incidenza di FCA sul giro d'affari, il 27% delle imprese del Piemonte fattura oltre il 75% grazie al gruppo italo-americano, contro il 17,6% delle imprese di altre regioni italiane.

Nel 2020 i fornitori piemontesi hanno generato, grazie ai rapporti con FCA, il 43% del fatturato (il 29% nel resto d'Italia): si tratta di un valore in lieve crescita rispetto a quello evidenziato nel 2019, quando si attestava al 41%, e che conferma l'importanza che ha il player italo-americano nella filiera regionale.

In considerazione della nascita del nuovo Gruppo, per valutare un primo ipotetico impatto economico che Stellantis potrebbe avere sul territorio, quest'anno è stato chiesto ai rispondenti dell'Osservatorio di quantificare anche il volume d'affari generato grazie ai rapporti con PSA nel 2020: circa un quarto delle imprese piemontesi ha dichiarato di aver prodotto una parte del fatturato grazie rapporti diretti con la casa auto francese, o suoi fornitori, a fronte del 30,5% delle imprese nelle altre regioni italiane. In entrambi i casi si tratta prevalentemente di incidenze sul giro d'affari contenute (entro il 25%) che hanno contribuito in minima parte al fatturato generato nel 2020 dai rispondenti (il 4,3% per il Piemonte ed il 7,7% per il resto d'Italia).

La forte presenza di FCA nei rapporti con i fornitori locali, sommata ad un'incidenza - sebbene più contenuta - del player d'Oltralpe, nel 2020 avrebbe portato circa otto imprese piemontesi su dieci ad avere rapporti diretti o indiretti con il neo gruppo Stellantis e, tra queste, quasi un'impresa su due avrebbe generato almeno la metà del fatturato grazie al nuovo Costruttore.

Figura 3.9 Fatturato automotive generato grazie ad FCA (CNH Industrial incluso) nel 2020 e proiezione su gruppo Stellantis (*)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

In previsione della nascita di Stellantis, il 32,5% delle imprese piemontesi ha dichiarato di aver intrapreso una o più azioni per essere più competitiva: in particolare, tra queste, oltre un'impresa su due ha pianificato nuovi investimenti o ha avviato nuovi progetti di innovazione e quasi il 38% ha investito nella formazione e l'aggiornamento delle competenze del proprio personale. Tra le imprese più proattive, al primo posto si collocano gli E&D dove ben il 46,2% dei rispondenti ha dichiarato di aver pianificato almeno un'azione in prospettiva del nuovo cambio di scenario; seguono gli specialisti e i fornitori di sistemi e moduli integrati.

Figura 3.10 Azioni intraprese dalle imprese per prepararsi alla nascita del gruppo Stellantis. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

3.6 L'export di parti e componenti

A fine 2020 le vendite estere piemontesi di autoveicoli e di parti e componenti registrano, per il terzo anno consecutivo, una flessione: con 6,2mld di €, le esportazioni del settore calano del 17,8% rispetto al 2019, confermando il trend evidenziato anche a livello nazionale (-13,2%). A crollare sono principalmente le esportazioni di componenti per autovetture che, rappresentando il 62% delle vendite oltre confine regionali del comparto, segnano un drastico -19,7%.

Guardando alle aree in cui le merci piemontesi di parti e componenti per autoveicoli vengono maggiormente esportate, non si evidenziano importanti variazioni nella destinazione delle merci regionali del settore, con l'Europa (Germania e Francia ai primi posti) che si conferma il principale partner commerciale.⁵

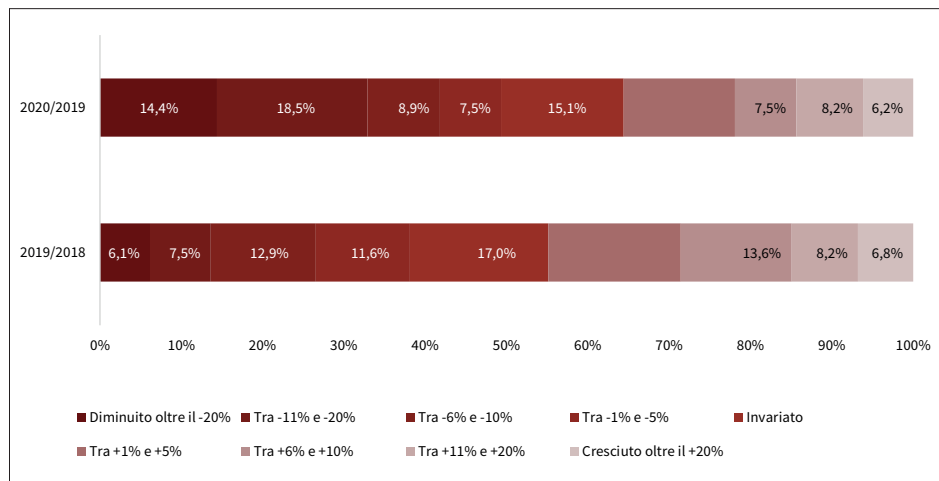
I dati dell'Osservatorio confermano le tendenze negative riscontrate nei numeri complessivi: i fornitori piemontesi che hanno dichiarato di aver esportato nel 2020 (il 76% a fronte del 68% nelle altre regioni italiane), nella metà dei casi hanno visto una flessione più o meno sostenuta delle vendite estere di parti e componenti.

Rispetto all'anno passato, è più che raddoppiata la percentuale delle imprese che ha registrato un calo dell'export di oltre il 20% e tra l'11%

⁵ Dati di fonte ISTAT. Banca dati Coeweb.

ed il 20%. Per contro, solo il 35,6% ha dichiarato un aumento delle esportazioni, quota nettamente inferiore a quella del 2019 (44,9%).

Figura 3.11 Dichiarazioni di diminuzione, stabilità e aumento del fatturato estero. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

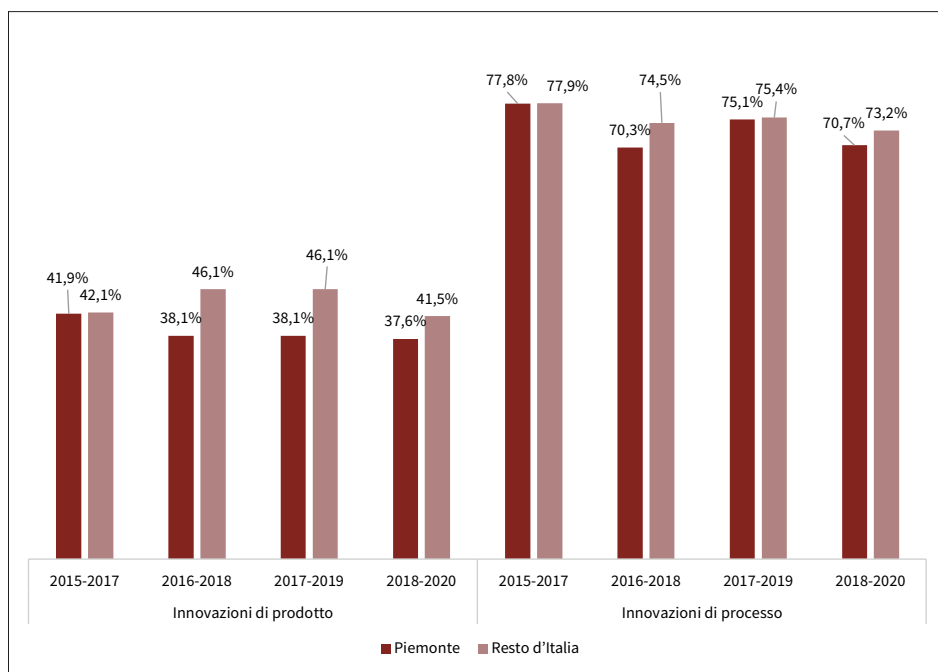
A registrare i maggiori cali, sono stati gli specialisti puri e quelli dell'after-market che, rispettivamente nel 58,8% e nel 63,6% dei casi, hanno affermato di aver subito un decremento delle esportazioni nel corso dell'ultimo anno.

Nonostante la flessione dell'export di componentistica, che si attesta al -3,8% rispetto al 2019, rimane invariata la quota di fatturato che da esso ne deriva (il 41,5%).

Infine, anche nel 2020, guardando al grado d'intensità delle vendite estere, in Piemonte è più marcata, rispetto al resto d'Italia, la presenza di imprese piccole e medie esportatrici, ovvero che producono una quota di fatturato grazie all'export inferiore al 50% (il 43,4% contro il 34,5%).

3.7 Le imprese piemontesi tra innovazione, Industria 4.0 e nuovi trend tecnologici

Da ormai qualche anno si assiste ad un calo costante – seppure lieve – della propensione all’innovazione tra le imprese della componentistica piemontesi: nel 2020, il 77% dei rispondenti ha dichiarato di aver effettuato attività di innovazione di processo e/o di prodotto, percentuale stabile rispetto all’anno scorso (il 78%), ma in forte diminuzione se paragonata a quella rilevata nel 2018 e nel 2017 quando raggiungeva la quota rispettivamente dell’88% e del 90%. Se nel corso degli anni la diminuzione ha riguardato principalmente lo sviluppo di nuovi prodotti, nel 2020 anche le innovazioni di processo hanno registrato una leggera frenata, passando dal 75% al 71%. Sicuramente la crisi economica che ha coinvolto in prima linea indistintamente tutto il mondo produttivo del nostro Paese non ha favorito l’incremento delle attività di ricerca e sviluppo; ciononostante, è indubbio che la filiera piemontese della componentistica, che da sempre si è distinta per una forte impronta innovativa, stia attraversando ormai da qualche anno un delicato periodo di ‘transizione tecnologica’ e, in un mercato in continua evoluzione come quello della mobilità, l’innovazione e la ricerca devono essere strategici per mantenere competitivi i fornitori dell’indotto. Un supporto alla R&S può arrivare dall’adozione di soluzioni innovative in chiave Industria 4.0 che oggi coinvolge il 24,7% dei fornitori piemontesi: in questo caso, è proprio la necessità di rimanere competitivi rispetto alla concorrenza il primo fattore che ha portato le imprese verso queste trasformazioni e, più in generale, l’orientamento dell’impresa verso l’innovazione.

Figura 3.12 Innovazioni di prodotto e di processo. Valore % nei vari trienni

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

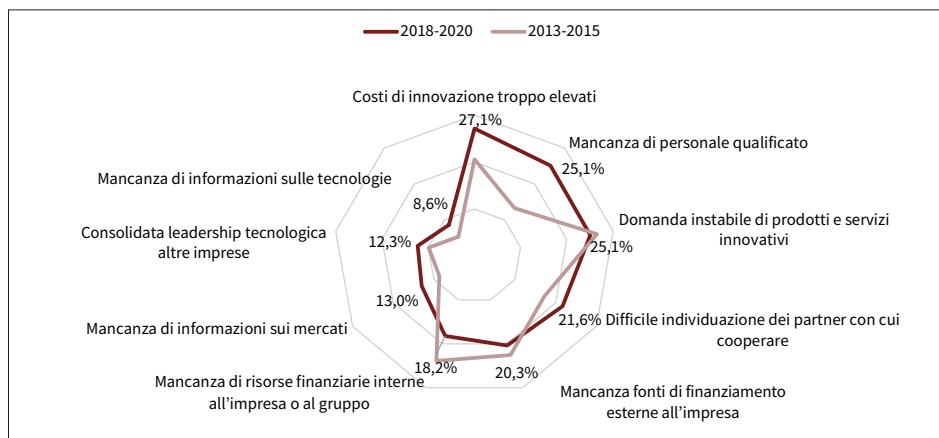
I vertici della piramide della fornitura, insieme alle attività di ingegnerizzazione e prototipazione, sono le imprese che nel 2020 hanno maggiormente destinato almeno una parte di fatturato in attività di R&S, investimento che, nel complesso, ha coinvolto il 64,3% dei fornitori regionali (il 73% nel resto d'Italia). L'innovazione è ancora fortemente legata al territorio nazionale, dove si svolge il 59% della ricerca, e ha coinvolto nell'ultimo anno almeno l'1% degli addetti alle dirette dipendenze delle imprese nel 66% dei casi.

Le attività di ricerca e sviluppo sono ancora prevalentemente svolte *in-house*, ovvero direttamente dalle stesse imprese senza il ricorso di collaborazioni esterne con altri soggetti pubblici o privati ma, rispetto all'anno passato, sono incrementate le 'partnership innovative' sia per le innovazioni di prodotto (il 33,8% contro il 22,7% del 2019), sia di processo (il 44,8% a fronte del 36,5%). Si tratta di uno scenario incoraggiante in cui l'*open-innovation* sta diventando gradualmente sempre più importante: la condivisione delle conoscenze e delle competenze con altre realtà con un know-how tecnologico più avanzato, sommata all'opportunità di poter condividere il costo degli investimenti 'ingenti', può essere infatti la chiave

vincente per i fornitori piemontesi per rimanere competitivi nel mercato della nuova mobilità, considerando la complessità tecnologica che farà da motore all'auto del prossimo futuro.

D'altro canto, se si analizzano i principali ostacoli all'innovazione dichiarati dalle imprese, la difficile individuazione di partner con cui collaborare è una tra le principali cause che ad oggi rallentano le attività di R&S, in diminuzione rispetto all'anno passato, ma in lieve aumento rispetto a precedenti periodi come il triennio 2013-15. I costi troppo elevati, insieme alla mancanza di personale qualificato e la domanda instabile dei prodotti e servizi innovativi, rimangono anche nel 2020 i primi tre freni alle attività di ricerca.

Figura 3.13 Ostacoli alle attività di innovazione in Piemonte. Confronto trienni. Valori % (molta importanza- voti da 4 a 5)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

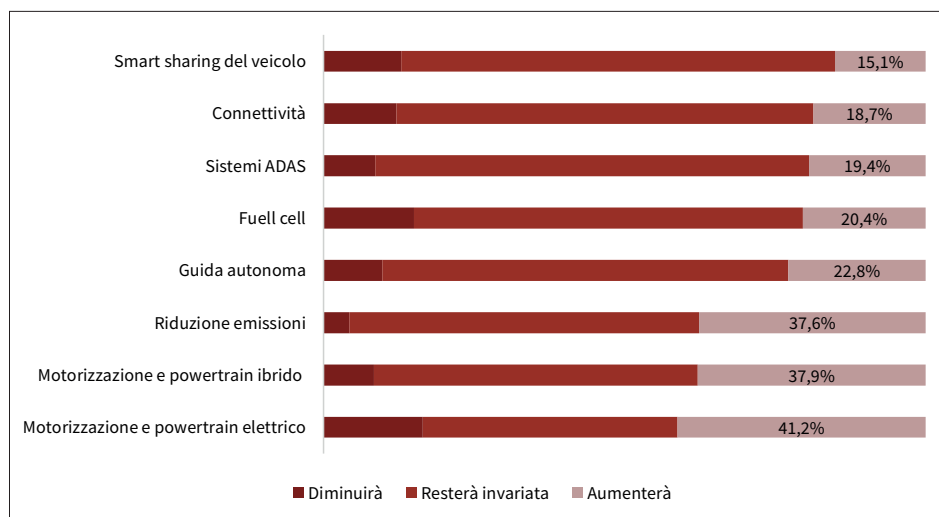
In un mercato in cui i fornitori piemontesi si posizionano ancora principalmente nella produzione dei motori più tradizionali, quali il diesel e il benzina (rispettivamente l'84% e il 75%), un segnale incoraggiante è la crescita esponenziale delle imprese che hanno dichiarato di aver partecipato ad almeno un progetto di sviluppo prodotto che utilizza una o più tecnologie legate alla nuova mobilità: tra il 2018 ed il 2020 la percentuale in Piemonte è salita al 62%, venti punti più elevata del triennio precedente (il 42%) e raddoppiata rispetto al 2016-18 (il 32%).

Nello specifico, se quasi un'impresa su due (il 47,5%) è operativa nel mercato dei motori elettrici o ibridi, in risposta a questo trend la partecipazione dei fornitori a progetti per lo sviluppo di motorizzazione e powertrain elettrico e/o ibrido ha interessato circa un quarto dei rispondenti regionali.

Non a caso, il 2020 si è chiuso con un investimento di oltre 2mld di € per il polo produttivo torinese di FCA: lo stabilimento di Torino Mirafiori è stato rivoluzionato e proiettato nella mobilità elettrica con la nuova linea di produzione della 500 BEV.

Inoltre, il maggior interessamento delle imprese per la crescita di questi motori è dovuto al fatto che nei prossimi cinque anni porterà a un incremento della competitività imprenditoriale per quattro rispondenti su dieci; per contro lo smart sharing e il potenziamento della connettività tra veicoli – ambiti in cui la partecipazione a progetti imprenditoriali è fortemente limitata – porterebbero alle imprese un ‘vantaggio’ più contenuto (rispettivamente nel 15% e nel 19% dei casi).

Figura 3.14 Competitività delle imprese nei prossimi 5 anni e sviluppo delle nuove tecnologie. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

3.8 Addetti e nuove competenze professionali

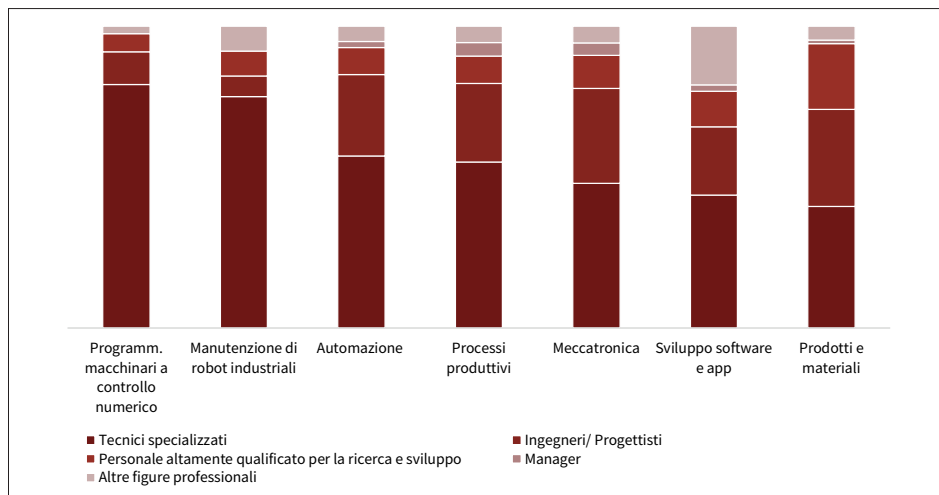
L'universo delle imprese piemontesi rispondenti ha indicato per il 2020 un numero di addetti totali con contratto a tempo determinato e indeterminato pari a 21.000 unità, di cui circa 14.460 impiegate nel settore automotive. Poco più della metà degli operatori ha fatto ricorso anche a lavoratori non alle dirette dipendenze, per un totale di circa 1.800 occupati, avvalendosi di contratti di somministrazione o di collaborazione coordinata e continuativa (co.co.co.) o di partite IVA.

A livello qualitativo, fra i rispondenti aumenta la percentuale di imprese con addetti laureati, che passa dall'83% dell'edizione precedente all'88% di quest'anno, risultato migliore anche rispetto a quanto rilevato nelle restanti regioni italiane (l'84%). Nonostante ciò, se si considerano nel dettaglio, le quote di addetti laureati, il Piemonte presenta un gap negativo rispetto al resto d'Italia: solo il 6% delle imprese ha dichiarato che almeno la metà delle proprie risorse possiede un titolo di laurea (contro il 10%) e circa il 26% ha una quota compresa fra il 10% e il 49% (a fronte del 32%).

Il dato interessante che emerge dall'indagine in termini di risorse umane, non è tanto il limitato numero di laureati presenti nelle imprese, quanto la necessità di nuove figure professionali e/o di specifiche competenze in alcune aree di attività.

Infatti, a seguito dei cambiamenti in atto nell'industria, le imprese che hanno evidenziato tale esigenza nell'arco temporale dei prossimi cinque anni hanno dichiarato di aver bisogno, in modo pervasivo su tutte le aree, soprattutto di tecnici specializzati, e in particolare nelle attività di programmazione di macchinari a controllo numerico e di manutenzione di robot industriali, per le quali si raggiunge rispettivamente l'81% e il 73% delle preferenze. La previsione di figure quali ingegneri e progettisti risulta maggiormente rilevante nell'area della meccatronica e dell'innovazione di prodotti e materiali (entrambe al 32%) dove, per quest'ultima, spicca anche la necessità di personale altamente qualificato in ricerca e sviluppo (22%). A forme di consulenza professionale si ricorre, nel 19% dei casi, per lo sviluppo di software e app mentre poco significativo è, in generale, il bisogno di figure manageriali.

Figura 3.15 Figure professionali richieste per area di attività. Dati Piemonte

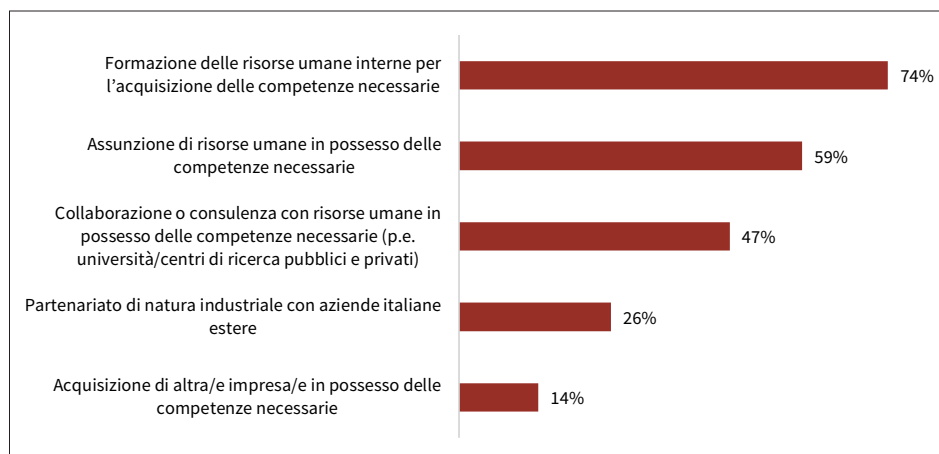


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

Inoltre, è emerso che, sempre in riferimento alle differenti aree considerate, il reperimento delle nuove figure professionali risulta essere differente: la ricerca di tali competenze è maggiormente difficoltosa in riferimento alle attività di automazione (il 39% dei rispondenti), dei processi produttivi (il 31%) e della manutenzione di robot (il 30%), mentre facilmente rinvenibili risultano nelle attività di sviluppo software e nella mecatronica.

D'altro canto, in risposta alla difficoltà diffusa nel reperire le competenze professionali necessarie, la prima strada intrapresa dalle imprese che hanno dichiarato di aver partecipato nell'ultimo triennio ad almeno un progetto che sviluppa nuove tecnologie legate alla mobilità, è proprio quella della formazione delle risorse umane interne (il 74%) cui segue, distanziata, l'assunzione di personale esterno (il 59%).

Figura 3.16 Modalità di acquisizione delle risorse e competenze necessarie per la partecipazione a progetti di sviluppo prodotto. Dati Piemonte



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

