

21 marzo 2024

LA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE PIEMONTESE VERSO LA NUOVA MOBILITA'

Mobilità elettrica, digitale e connessa. Prospettive, rischi e opportunità per le imprese della componentistica.

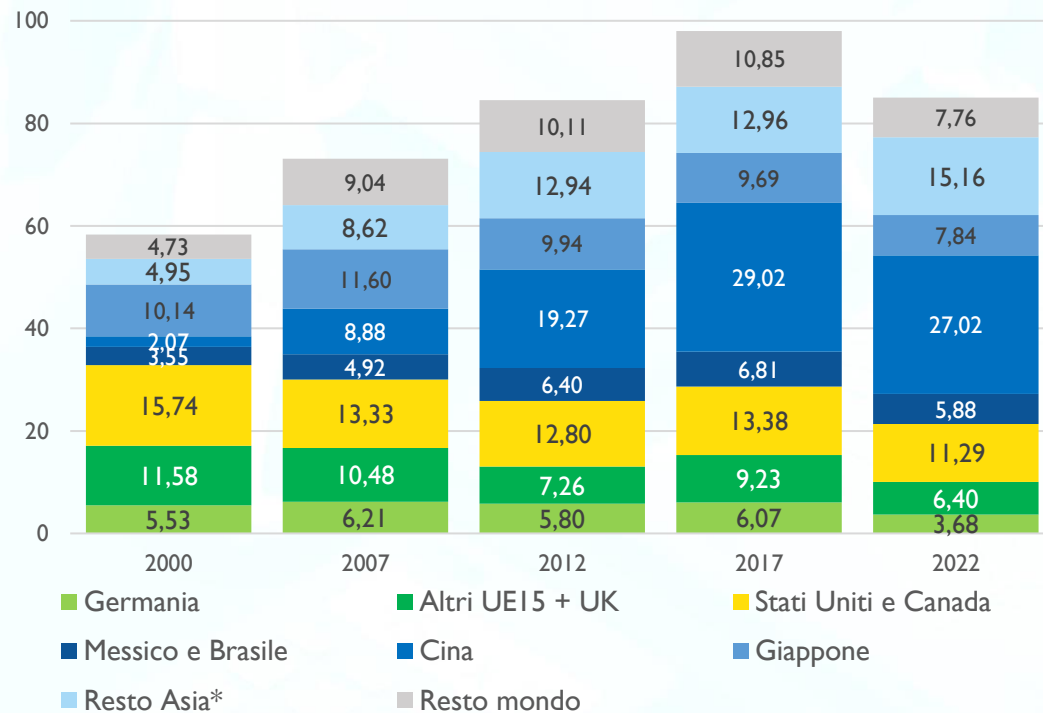
Salvatore COMINU, Santino PIAZZA, Fulvia ZUNINO

Le trasformazioni dell'industria automobilistica italiana: da centro a (semi)periferia?

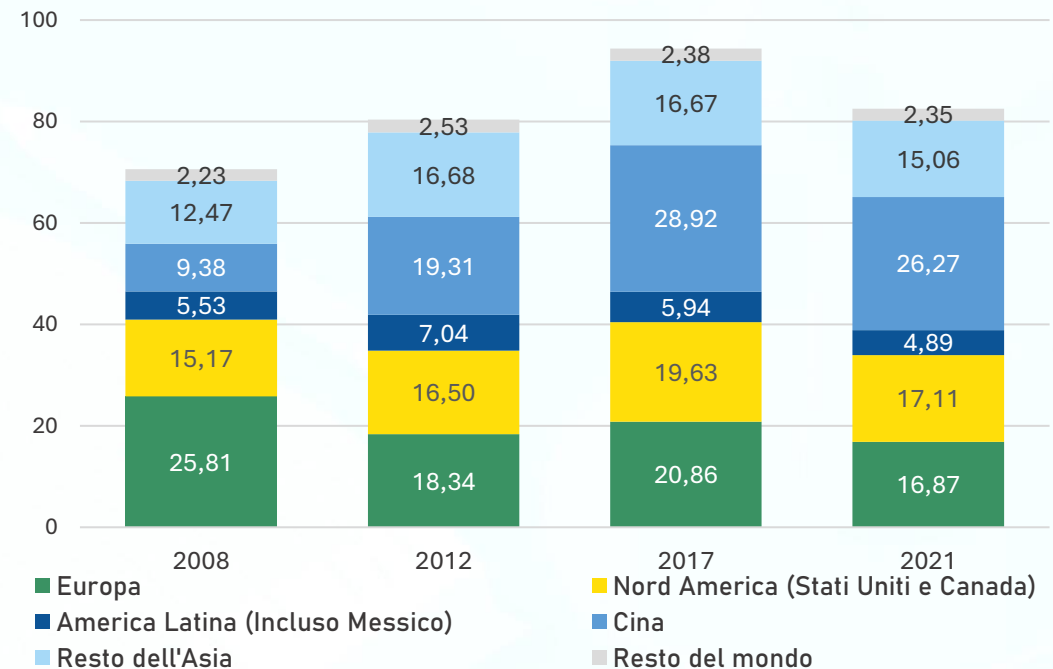
Una nuova geografia produttiva e dei mercati

La **produzione mondiale** ha raggiunto il picco di 98 milioni di autoveicoli nel 2017. La **geografia del lavoro è mutata**: quasi un terzo della produzione globale è realizzato in Cina.

Produzione mondiale di autoveicoli per area geografica (milioni di unità)



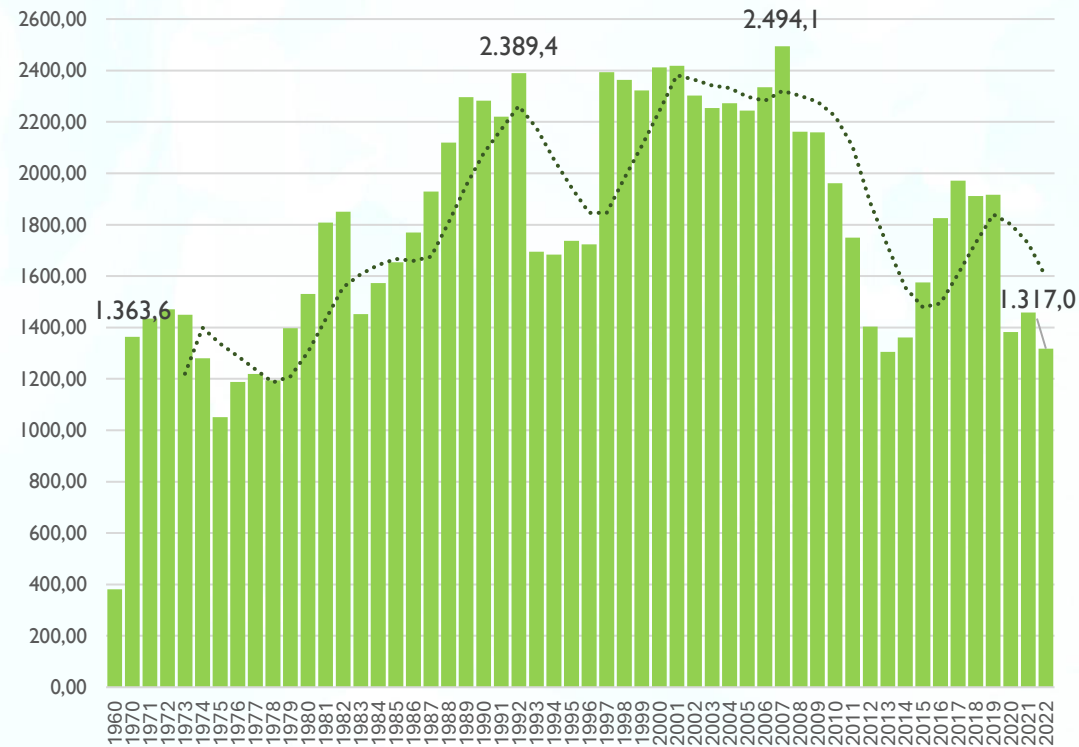
Autoveicoli immatricolati a livello mondiale per area geografica (milioni di unità)



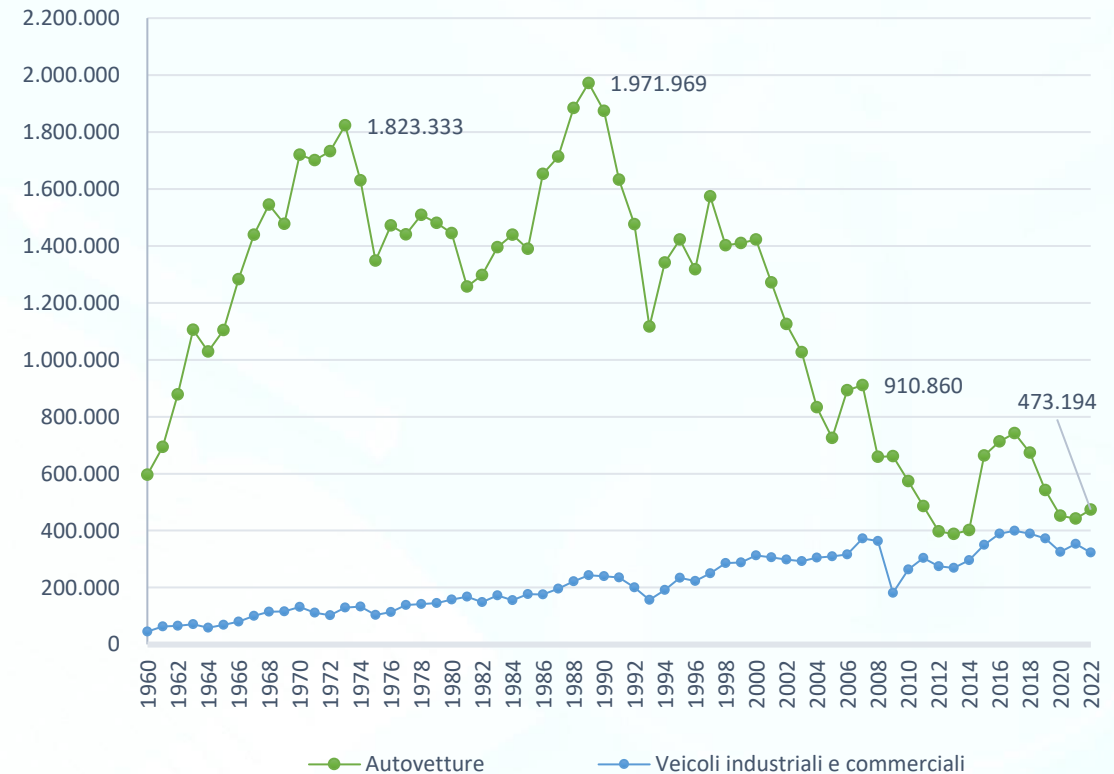
Fonte: Elaborazioni Ires Piemonte su dati Anfia e Oica.

Il mercato automotive in Italia

Immatricolazioni autovetture in Italia (migliaia di unità, 1960-2022)

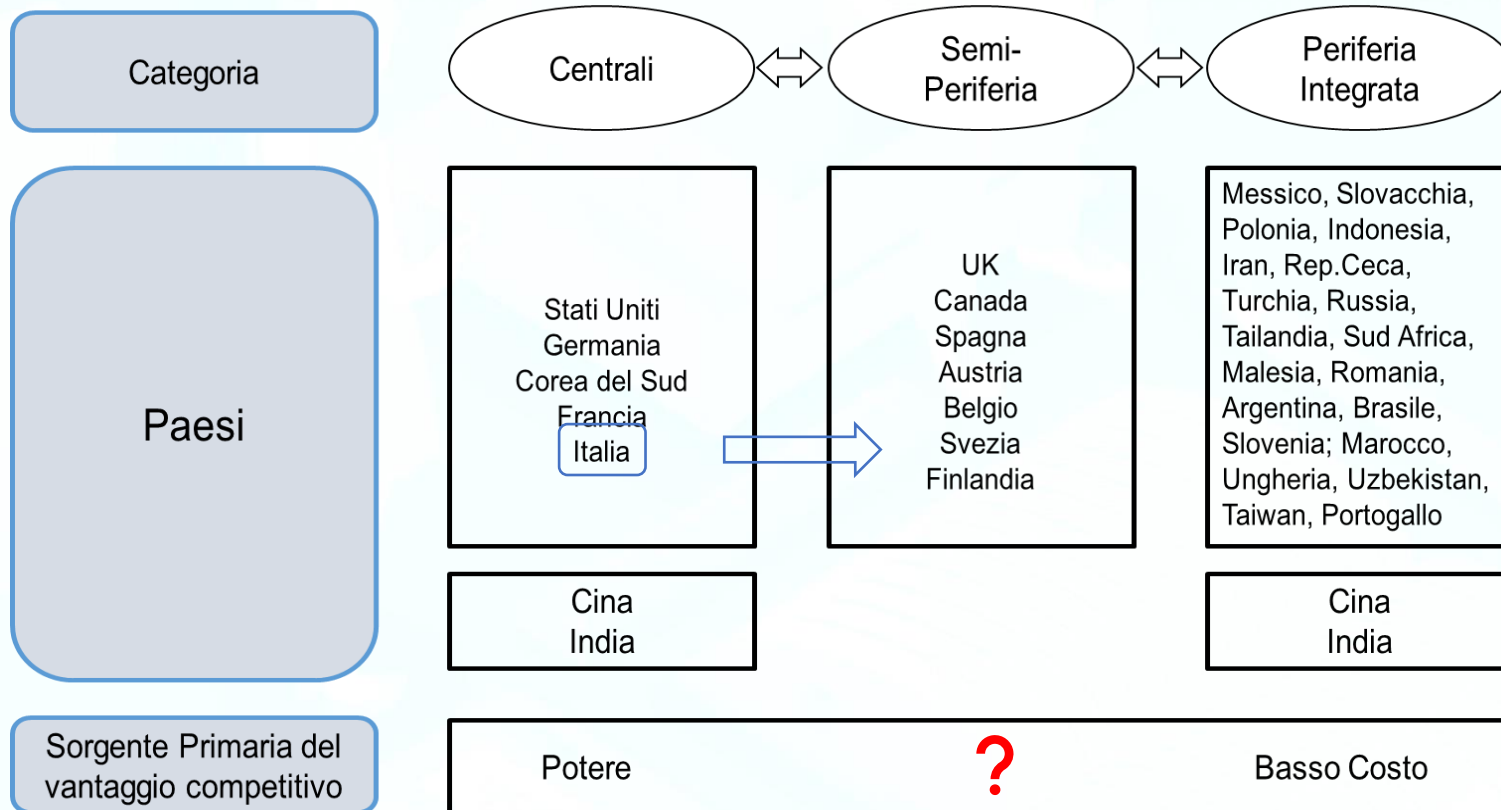


Produzione italiana di autovetture e veicoli industriali e commerciali (1960 - 2022)



Fonte: Anfia.

Una regionalizzazione gerarchica



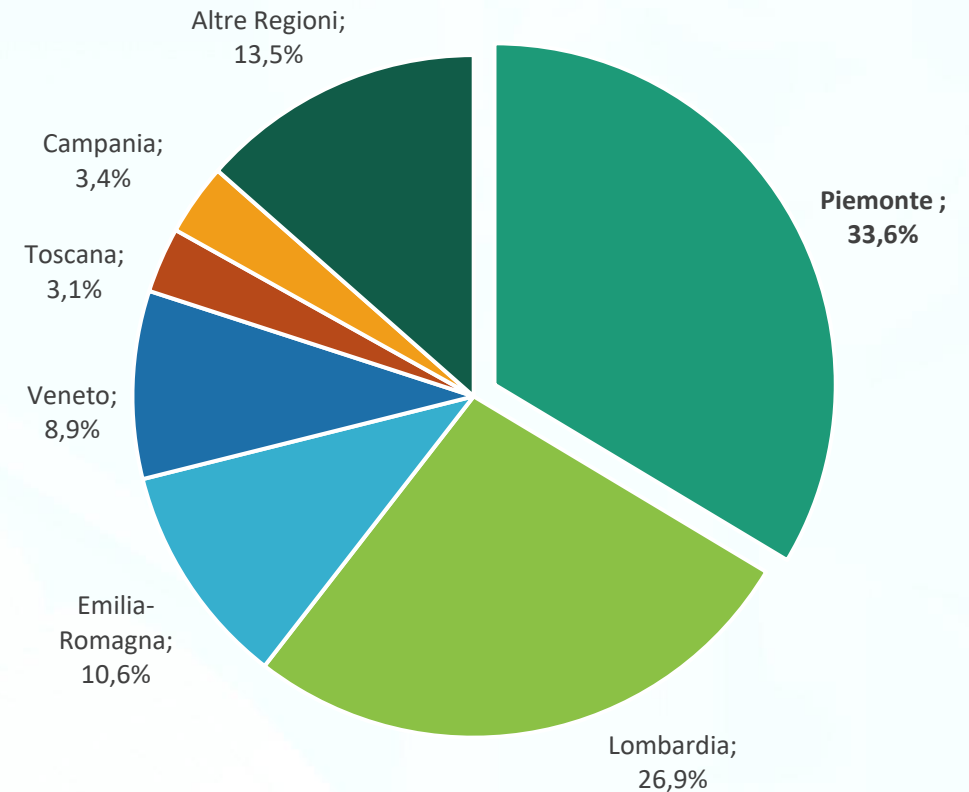
Il dilemma della semiperiferia.
Competere con:

- I **paesi centrali per E&D, R&D** (ma senza il vantaggio posizionale degli head quarter)
- Le **periferie integrate per la produzione finale** (ma senza vantaggi di costo)

Le trasformazioni recenti della componentistica in Piemonte

I numeri della componentistica: le imprese

- Nel 2022 in Italia **2.167 imprese** e circa **167mila addetti**.
- In **Piemonte** il sistema della componentistica automotive conta circa **730 imprese**, un terzo circa del totale nazionale (33.6%).
- Considerando l'insieme delle attività a vario titolo coinvolte nella produzione di componenti e di servizio alla produzione secondo nostre stime è probabile **che le imprese automotive siano in numero sensibilmente superiore**.

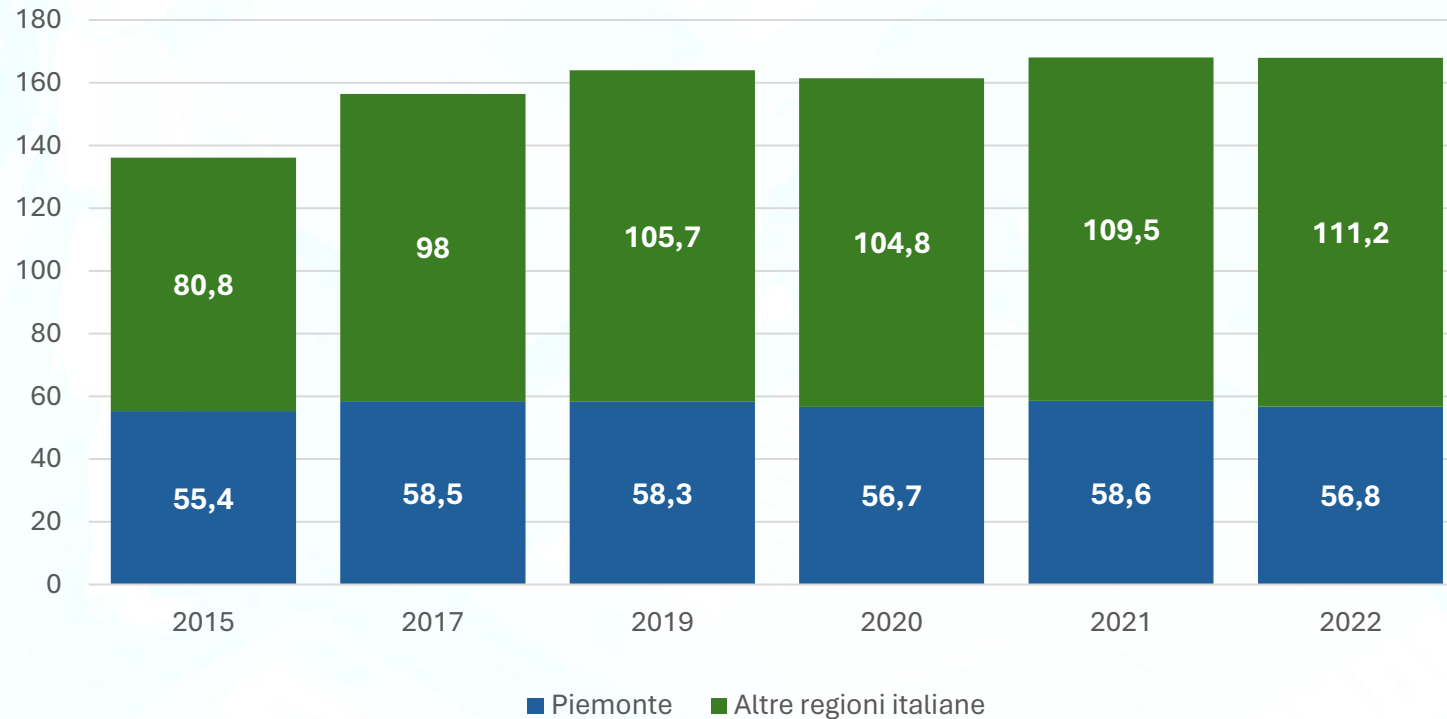


Fonte: Elaborazioni Ires Piemonte su dati CCIAA Torino e Anfia «Osservatorio sulla componentistica automotive italiana», 2023

I numeri della componentistica: gli occupati

Gli occupati nella componentistica in Piemonte sono **55-60 mila**.

Occupati (in migliaia) nella componentistica automotive in Piemonte e nelle altre regioni italiane



Fonte: Elaborazioni Ires Piemonte su dati CCIAA Torino e Anfia «Osservatorio sulla componentistica automotive italiana», anni vari.

Verso un **sistema della componentistica dell'Italia settentrionale**.

I cambiamenti recenti: la rilevanza delle multinazionali estere

Una parte sempre più ampia dello strato superiore (Tier-I o imprese tecnologiche) della **componentistica piemontese è progressivamente stata acquisita da multinazionali estere.**

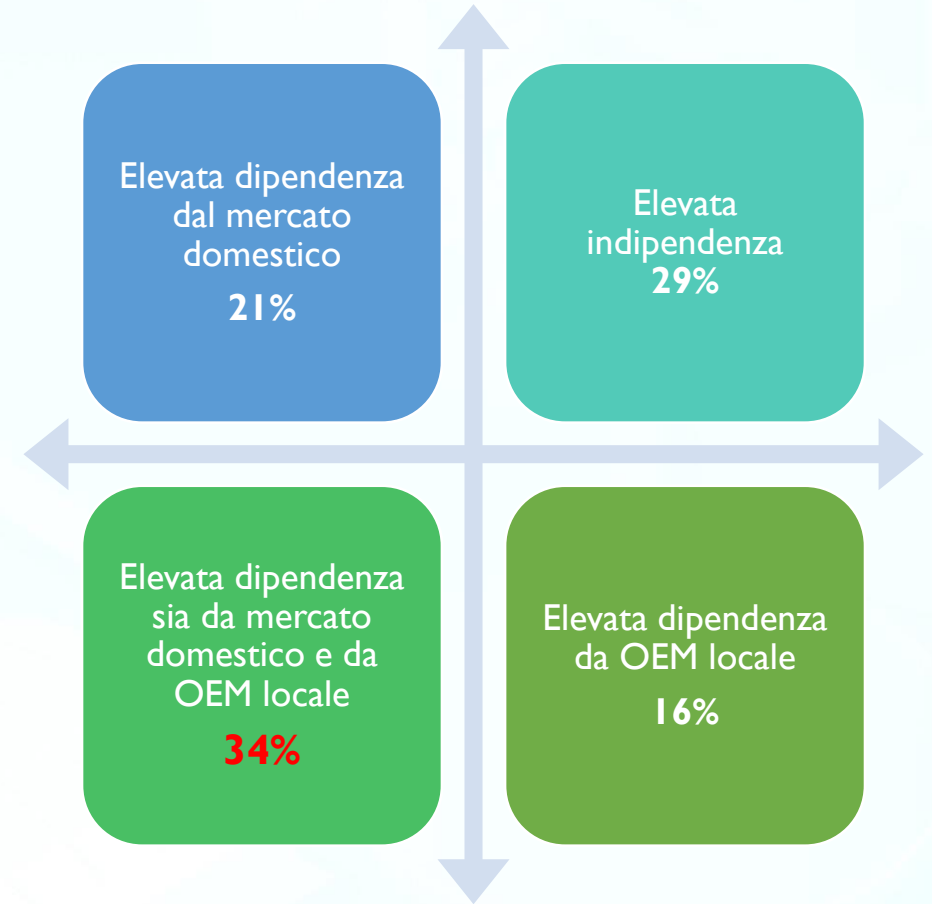
Tra le 100 maggiori imprese per numero di addetti, 60 imprese fanno riferimento a multinazionali estere.

In sé il dato testimonia la qualità delle competenze locali, ma anche la rarefazione di centri direzionali.

Il sistema italiano della componentistica è frammentato: **tra i cento top supplier mondiali nessuno è italiano.**

Le trasformazioni del mercato

- È in corso una **progressiva autonomizzazione dall'OEM di riferimento**, ma la quota di imprese piemontesi ad esso collegate è ancora più elevata che nelle altre regioni italiane.
- Rimane una quota significativa di imprese fortemente **legata al mercato domestico**.
- Il Piemonte mostra una più accentuata presenza rispetto al resto d'Italia di **sistemisti e modulist, specialisti e imprese di E&D e imprese collocate al primo livello di fornitura**.
- Emerge un certo grado di **diversificazione e overlapping** sia verso settori con forti contiguità con l'automotive (es. aerospazio).



Fonte: Elaborazioni Ires Piemonte su dati CCIAA Torino e Anfia «Osservatorio sulla componentistica automotive italiana», 2023

Un settore tuttora baricentrico nell'economia piemontese

Preso atto delle trasformazioni in corso, è bene ricordare che l'automotive piemontese:

- Rimane **il cluster più consistente (per imprese e addetti) in Italia**
- È la **principale specializzazione manifatturiera regionale**, seppure vi sia una evidente tendenza alla despecializzazione (indice di specializzazione calcolato sugli addetti delle unità locali piemontesi da **4,045** a **3,695** dal 2012 al 2020). Il Piemonte è la regione che ha tutt'oggi valori di specializzazione più elevati tra tutte le regioni italiane nel settore.
- È la **principale voce delle esportazioni regionali** per 11,33 miliardi di euro nel 2022, pari al 19% delle esportazioni regionali (dati Istat). Tale valore è il più elevato tra tutte le regioni italiane.
- Mantiene **un ruolo baricentrico nell'economia regionale** sia negli interscambi settoriali e per effetti attivati (sia a valle sia a monte), sia – oltre quanto già citato – per capacità di investimento tecnologico, spesa in ricerca.

A faint, light blue background image of a woman in a business suit sitting at a desk with a laptop, looking at the screen. The image is semi-transparent and serves as a backdrop for the text.

Lo scenario emergente

Verso una «nuova mobilità»



- La nuova mobilità ci spinge verso la periferia o fornisce leve per il rilancio?
- Nuovo paradigma della mobilità non significa solo sostituzione o adattamento di componenti; bensì **nuove architetture, nuove logiche produttive, nuovi usi sociali e nuove fonti del valore** (e corrispondenti soggetti)
- In Italia e in Piemonte non c'è espressione di vere leve competitive nel paradigma della nuova mobilità elettrica e digitale. **Cosa ci si attende nel prossimo futuro?**

«Rischio spiazzamento» e «risorse per la transizione»

La stima del «rischio di spiazzamento» tecnologico: la rilevazione svolta con l'osservatorio CCIAA-Anfia

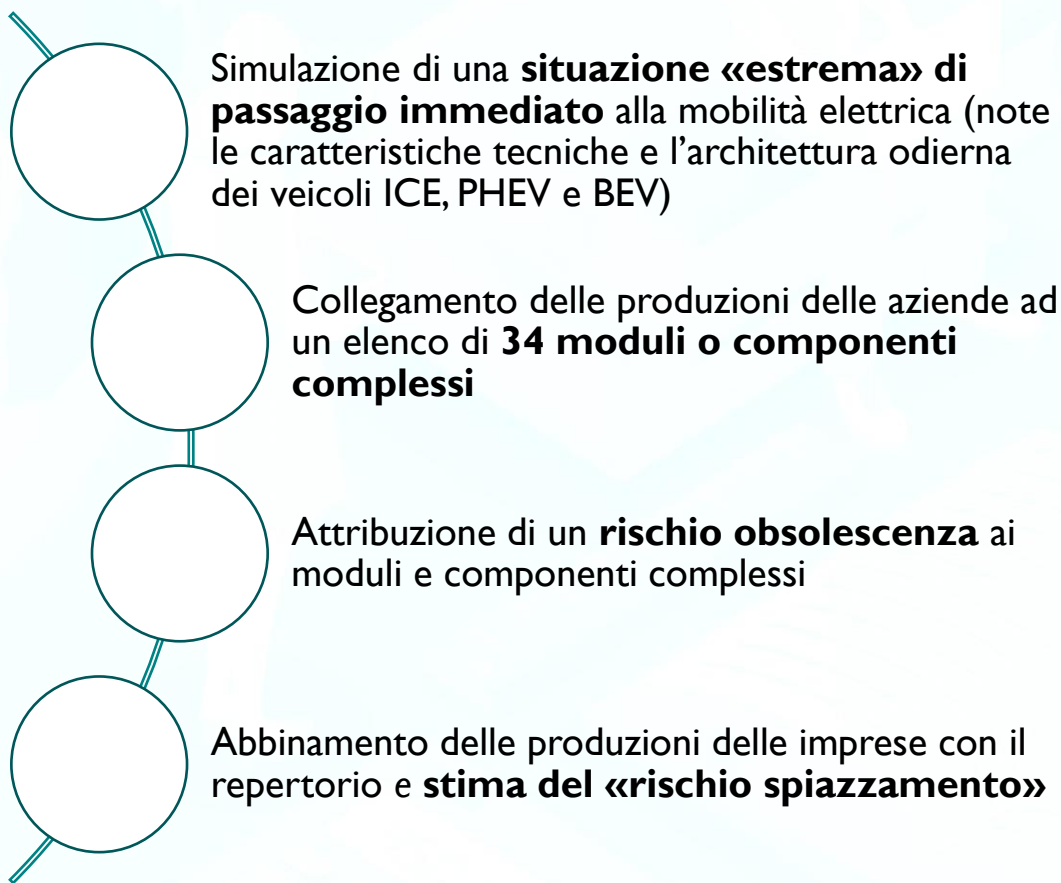
Cosa rischia la nostra filiera nel passaggio alla mobilità elettrica?

Quanti componentisti saranno “spiazzati” a causa del minore numero e della diversità dei componenti presenti in un veicolo elettrico rispetto a uno ICE?

Si è cercato di stimare una misura **del potenziale impatto della transizione** (da noi definito **«rischio spiazzamento»**) tramite le risposte fornite al questionario somministrato alle imprese della componentistica piemontese con la rilevazione 2022 dell'«Osservatorio sulla componentistica automotive italiana» di CCIAA Torino e Anfia.

Hanno risposto **183 imprese** (25% circa dell'universo), che impiegano complessivamente 25.429 addetti, di cui 18.100 attivi in produzioni riferibili all'automotive (71,2% del totale).

Il «rischio spiazzamento», quattro gruppi di imprese



| | | |
|------------------------------|---|--|
| Rischio elevato | <ul style="list-style-type: none"> • 17 imprese; 11,1% • 4.212 addetti; 26,2% | RISCHIO ELEVATO O MEDIO-ALTO 52 imprese; 34,0% 6.898 addetti, 43,0% |
| Rischio medio-alto | <ul style="list-style-type: none"> • 35 imprese; 22,9% • 2.686 addetti; 16,7% | |
| Rischio più contenuto | <ul style="list-style-type: none"> • 29 imprese; 19,0% • 2.917 addetti; 18,2% | RISCHIO CONTENUTO O BASSO 101 imprese; 66,0% 9.162 addetti; 57,0% |
| Rischio basso | <ul style="list-style-type: none"> • 72 imprese; 47,1% • 6.245 addetti; 38,9% | |

Totale: 153 imprese, 16.060 addetti **Campione:** 183 imprese; 18.100 addetti
Mancante: 30 imprese; 2.040 addetti

La dotazione di «risorse per la transizione»

Poiché tutte le imprese dovranno innovare per il riposizionamento nel paradigma della mobilità emergente, si è effettuata un'analisi delle **dotazione di «risorse per la transizione»** (tecnologiche, cognitive, mentalità) che le imprese appaiono in grado di mobilitare.

QUATTRO DIMENSIONI

- La **propensione a innovare** (*L'impresa ha innovato? Ha intenzione di farlo?*)
- Gli **addetti impiegati in attività di R&D**
- Gli **accordi di collaborazione con altre imprese**
- La **percezione di rischi e opportunità a fronte del cambio di paradigma**, come risorsa “psicologica” o “soggettiva”.

I RISULTATI

Con tecniche di analisi multivariata si sono individuati **due cluster** (su 161 casi)

59,6% delle imprese con «**minori risorse**»

40,4% delle imprese con «**maggiori risorse**»

Le traiettorie di rinnovamento e innovazione delle imprese della componentistica piemontese

Le traiettorie di rinnovamento: una ricognizione esplorativa

- Abbiamo effettuato una **ricognizione qualitativa** basata sullo studio di **22 casi d'impresa** e interviste ad esperti del settore

LE DOMANDE

- Hanno intrapreso **percorsi di trasformazione** collegati alla “nuova mobilità”?
- Quali **risorse «interne»** sono mobilitate?
- Quali **risorse «esterne»** (tecnologia, conoscenza, competenze, programmi di policy)?
- Quali sono le **barriere** (cognitive, organizzative, tecnologiche) al cambiamento?

Le traiettorie di rinnovamento: alcuni spunti

- La maggioranza delle imprese è impegnata in **processi di rinnovamento o adeguamento del prodotto** in chiave EV o verso trazioni a minore emissione.
- Lo studio evidenzia **le difficoltà a «diversificare» e spostarsi su altre filiere**, per fattori cognitivi, dipendenza dai percorsi declinanti, modelli organizzativi inadatti, limiti dimensionali.
- Cresce una **generazione di nuovi componentisti** che combina competenze meccaniche, elettroniche, informatiche e software.
- Importanza delle **strutture interne dedicate allo sviluppo dei prodotti**, spesso evoluzione delle attività di progettazione dei componenti in base alle specifiche fornite dai clienti. Da rafforzare attraverso investimenti in «competenze per l'innovazione».
- La **rilevanza degli “intermediari”** tra conoscenze evolute e formali e applicazioni industriali. Gli intermediari “naturali” sono gli **atenei**, ma anche i **centri di ricerca** industriale, le **imprese di servizi tecnologici**, che dispongono di partner internazionali e rapporti con altri centri di innovazione.

Spunti per un'agenda a supporto della componentistica verso la «nuova mobilità»

Livello extra-locale

- **Scenari tecnologici e regolativi:** tenere **aperto il «ventaglio» tecnologico** per la sperimentazione di alternative (anche ai BEV) collegate alle diverse «missioni» di trasporto.
- Sostegno alla **ricerca sulle propulsioni** e sull'evoluzione dei tipi di batteria e dei FCEV.
- Permanenza sul territorio di un **polo di produzione finale**, orientato agli EV.
- Rilancio di un **polo non periferico di sviluppo, ingegneria e di ricerca**, integrato nel sistema della R&D di Stellantis.

Livello regionale (e inter-regionale)

- Iniziative d'area vasta (inter-regionali) per **l'attrazione di nuovi investimenti** produttivi (plant e attività d'impatto strategico per la nuova mobilità).
- Promozione **logiche collaborative tra gli attori strategici** della filiera: Tier-I, multinazionali con sede sul territorio, «nuovi componentisti» e «intermediari di conoscenza» (Università, Centri Ricerca, Società tecnologiche, software e E&D).
- Sviluppo **filiera caratteristiche** nuova mobilità: batterie, infrastrutture di ricarica, componenti digitali e software.
- Rafforzamento degli «agenti di cambiamento»: **strutture interne alle imprese dedicate alla progettazione** di soluzioni indipendenti e di anticipazione della domanda.
- Un grande **investimento in competenze per l'innovazione** (non solo ricercatori, ma non bastano i soli tecnici esperti).

Salvatore COMINU – cominu@ires.piemonte.it
Santino PIAZZA – piazza@ires.piemonte.it
Fulvia ZUNINO – zunino@ires.piemonte.it