

La filiera automotive Italiana nel segno della transizione ecologica

Anna Moretti e Francesco Zirpoli

(CAMI - Dipartimento di Management, Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

1 Introduzione

Nel 2021 il mondo ha dovuto fare i conti per il secondo anno di fila con la crisi sanitaria ed economica determinata dalla diffusione del virus COVID-19. Per l'industria dell'auto la crisi ha prodotto una serie di effetti sia sull'offerta sia sulla domanda: l'anomala interruzione della fornitura di alcuni componenti basati su semiconduttori, la difficoltà ad accedere alle materie prime e il relativo aumento dei prezzi hanno avuto effetti negativi sulla produzione. Il persistere dell'incertezza legata alla crisi sanitaria e la difficoltà ad innescare la ripresa economica hanno impedito la ripresa della domanda. Nel 2021, inoltre, si è assistito ad una decisa accelerazione, a trazione EU, della transizione verso la mobilità elettrica con l'annuncio a luglio del target di emissioni zero per autovetture e veicoli leggeri entro il 2035. Ciò in un quadro industriale in cui i produttori e i vari attori dell'industria hanno posizioni competitive molto diverse. Nel complesso, andamento negativo del mercato, problemi di approvvigionamento e produzione, e contrasti sulla regolamentazione hanno contribuito a determinare un quadro complessivo di estrema incertezza.

Per la filiera automotive italiana, questo quadro si è sovrapposto alle incognite legate alla formazione di Stellantis e il conseguente spostamento del baricentro decisionale fuori dall'Italia. Il risultato è quello di una filiera i cui risultati in termini di fatturato, produzione ed export continuano ad essere in contrazione. Tuttavia, novità rispetto al 2020, si assiste anche a una significativa riduzione delle attività di innovazione di prodotto. Ciò è probabilmente il risultato del fatto che a fronte del rallentamento delle attività di innovazione in Italia non si è avviato un processo di sviluppo di attività di innovazione di prodotto collegabile a canali di business alternativi.

Date le molteplici fonti di incertezza è difficile prevedere la direzione che la filiera italiana prenderà nei prossimi mesi. La ripresa della domanda e della produzione di autoveicoli in Europa e nei principali mercati di sbocco della filiera italiana è senz'altro un prerequisito per invertire la rotta. Il futuro della filiera italiana dipende, tuttavia, in gran parte dalle scelte di Stellantis e da come saranno risolte le sovrapposizioni in EU tra

attività di progettazione, produzione e filiera della componentistica che si 'riferivano' in passato alle due storiche case automobilistiche, PSA e FCA. Per il resto, rimane forte l'esigenza per la filiera di avanzare rapidamente sul fronte della diversificazione di mercati e tecnologie.

Le questioni aperte, tuttavia, sono molte. I fornitori italiani hanno risorse finanziarie, tecnologiche e le risorse manageriali per accelerare nella direzione di una maggiore diversificazione del portafoglio clienti? Quali competenze sono necessarie perché ciò avvenga? Quanto conterà la capacità nel riuscire rapidamente a riposizionarsi nelle filiere produttive che ruotano intorno al drivetrain elettrico? Quale ruolo dovrà giocare la policy pubblica?

La risposta a queste domande va declinata alla luce delle marcate differenze territoriali che caratterizzano l'attuale situazione della filiera automotive italiana. In Emilia Romagna si sta consolidando un modello che riesce a integrare con successo ricerca e sviluppo di punta, eccellenze industriali e una filiera estremamente specializzata e flessibile. Un punto di attenzione merita lo sviluppo della filiera per l'elettrico che è ancora in formazione e che dovrà svilupparsi per alimentare ulteriori investimenti diretti dall'estero. Per il resto d'Italia il quadro si presenta a tinte più fosche. Il Veneto e la Lombardia hanno un'attitudine sostanzialmente verso l'export, prevalentemente verso i produttori tedeschi e in misura minore verso quelli francesi. Tuttavia, da un lato è verosimile attendersi un calo della produzione in Europa dall'altro le imprese italiane investono in ricerca e sviluppo in media meno delle controparti tedesche risultando maggiormente a rischio di essere sostituite con l'esacerbarsi della competizione. Il Piemonte può senz'altro diventare il centro di sviluppo di nuovi servizi per la mobilità connessa e autonoma, oltre che di veicoli alternativi, disegnati per soddisfare la domanda per 'l'ultimo miglio' di mobilità. In questo senso il Piemonte, con il suo sistema universitario e i suoi 'carrozzeri' e fornitori di ingegneria presenti sul territorio può giocare un ruolo rilevante. La Toscana, a fronte di un sistema universitario di eccellenza, rischia tuttavia di assistere all'abbandono del territorio da parte delle multinazionali storicamente presenti che iniziano a valutare la perdita di competitività degli stabilimenti produttivi. Tale perdita di competitività è in gran parte ricollegabile con la semplificazione di prodotto/processo che la filiera dell'elettrico sta producendo e che rischia di favorire localizzazioni in luoghi dove i costi di produzione sono inferiori. La filiera del Sud, con poche eccezioni in Lazio, Abruzzo, Puglia e Campania, è fortemente dipendente dalle commesse di Stellantis.

Venendo all'investimento pubblico, la strada prioritaria sembra essere quella di favorire, da un lato, i processi di internazionalizzazione delle imprese della filiera italiana e, dall'altro, gli investimenti diretti dall'estero (incluso Stellantis) attraverso la creazione di condizioni logistiche e infrastrutturali adeguate e, soprattutto, il rafforzamento del sistema ita-

liano della ricerca e sviluppo. Sono temi annosi che forse gli investimenti legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) può contribuire a risolvere. Così come non eludibile è un robusto rilancio della ricerca e formazione pubblica collegata con soggetti privati.

Il 2022, dunque, dovrà essere l'anno in cui l'Italia riuscirà finalmente a (1) programmare e iniziare la realizzazione di investimenti pubblici per sostenere l'attrattività di investimenti privati in Italia attraverso una spinta decisa al cambiamento della base tecnologica dell'industria e delle conseguenti ricadute sulla composizione della filiera, (2) rilanciare i poli italiani di eccellenza e/o nel crearne di nuovi grazie a nuovi investimenti in ricerca e sviluppo, struttura manageriale, risorse finanziarie e una rinnovata capacità di 'fare rete'.¹

2 Struttura del volume

Il rapporto di quest'anno ritorna alla consueta struttura composta da tre parti: la prima, che coincide con il capitolo 1, approfondisce i macro trend dell'industria automotive globale; la seconda, riporta i risultati dell'indagine 2021 in riferimento alle diverse realtà territoriali italiane; la terza, approfondisce quattro sfide strategiche della filiera: gli investimenti nelle tecnologie 'Industria 4.0', l'innovazione collaborativa, la transizione verso drivetrain elettrificati, l'equilibrio patrimoniale, economico e finanziario.

Il capitolo 1 descrive gli scenari globali dell'industria automotive in termini di produzione e domanda di autoveicoli, evidenziando le diverse dinamiche per macro-area con particolare attenzione al caso Italia, che viene ripreso dal capitolo 2 nel quale, riportando i dati della rilevazione 2021, si fa il punto sullo stato della componentistica italiana. Seguono gli approfondimenti regionali rispettivamente sul Piemonte (cap. 3), Lombardia (cap. 4), Toscana (cap. 5) che evidenziano le differenze regionali e confermano la necessità di un approccio articolato e differenziato sia in termini diagnostici dello stato dell'arte della filiera italiana sia, di conseguenza, in termini di politiche per lo sviluppo.

La parte terza del volume si apre con il capitolo 6 in cui si fa il punto sugli investimenti nelle tecnologie legate ad Industria 4.0. Il capitolo 7 analizza i progressi della filiera sul fronte delle soluzioni inter-organizzative per l'innovazione di processo e prodotto. Il capitolo 8 affronta il complesso tema della sostenibilità ambientale e della transizione del mercato verso motorizzazioni a minore impatto ambientale.

¹ Esempio, in tal senso, l'esperienza di MUNER (Motor Vehicle University of Emilia Romagna) che mette in rete università e impresa nella formazione e nella ricerca e sviluppo.

Dalla lettura complessiva del volume 2021 dell'Osservatorio emerge una situazione critica per le imprese del settore e un quadro molto eterogeneo tra le varie realtà locali. Tuttavia, come in passato, il volume prospetta anche soluzioni per l'inversione di rotta e la crescita. La transizione tecnologica è in via di consolidamento e la filiera sta muovendo dei primi passi per assecondarla. I processi di aggregazione industriale (Stellantis) e un auspicato risveglio della politica industriale in Italia, anche grazie agli strumenti forniti dal PNRR, pongono sfide impegnative ma anche opportunità inattese e non immaginabili due anni fa. Il futuro della filiera italiana, quindi, tenendo conto delle specifiche criticità territoriali, si giocherà sulla capacità (1) di creare programmi di sviluppo e attrazione di investimenti diretti dall'estero, (2) di favorire la crescita di fornitori che attraverso l'internazionalizzazione possano fungere da *national champion* capaci di trainare i 'pezzi' meno avanzati della filiera verso l'upgrade tecnologico, manageriale e di mercato e (3) di costruire reti per l'innovazione che sappiano coniugare ricerca di eccellenza e sviluppo industriale sulle nuove tecnologie.