

Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano

Presentazione e discussione dei risultati

LA SURVEY SI COMPONE DI OLTRE 50 DOMANDE

DATABASE

2.152

imprese

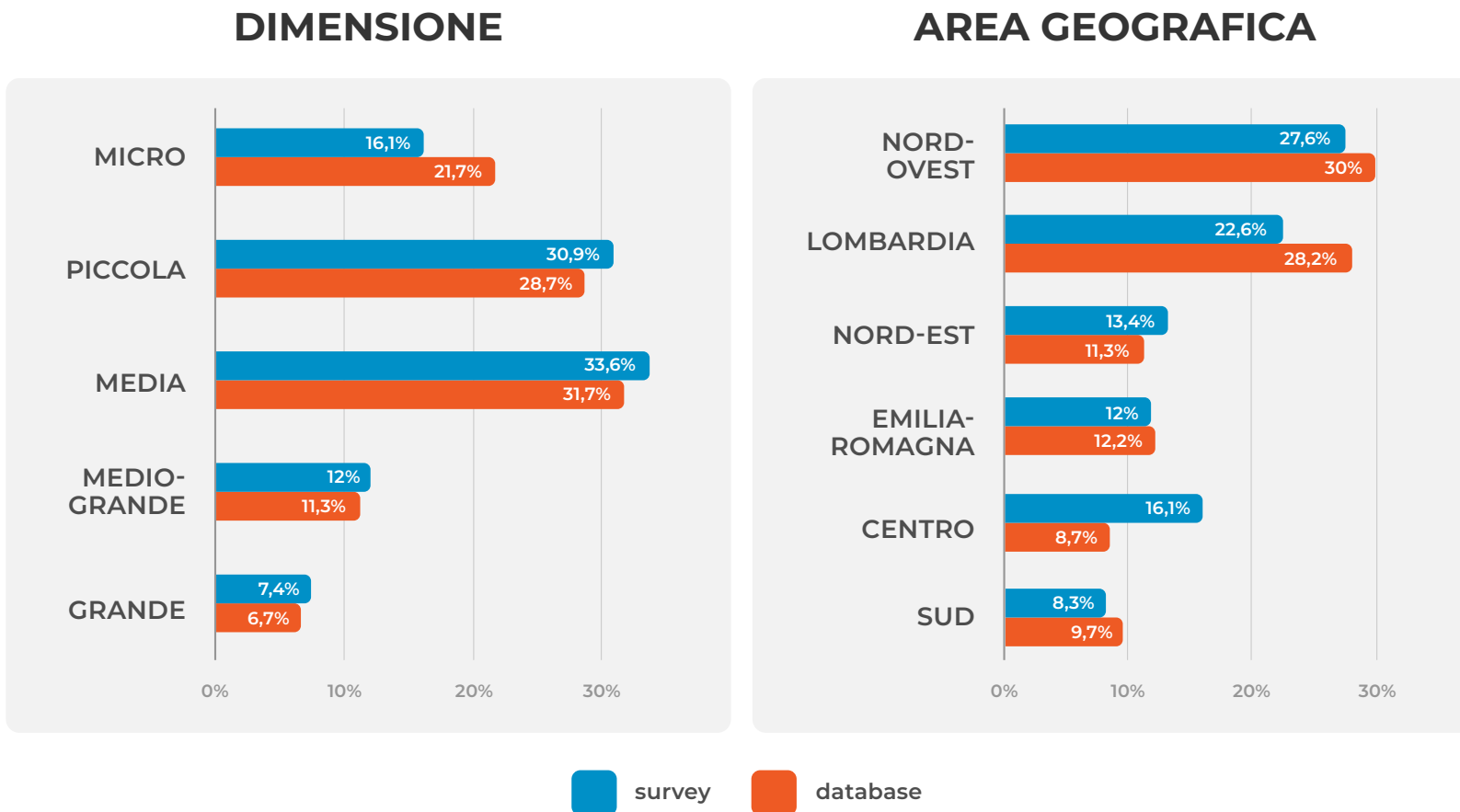
IMPRESE
RISPONDENTI

217

TASSO DI
RISPOSTA

10.1%

Il campione dei rispondenti ricalca fedelmente il DB dell'Osservatorio in termini di **dimensione** delle imprese e **area geografica**

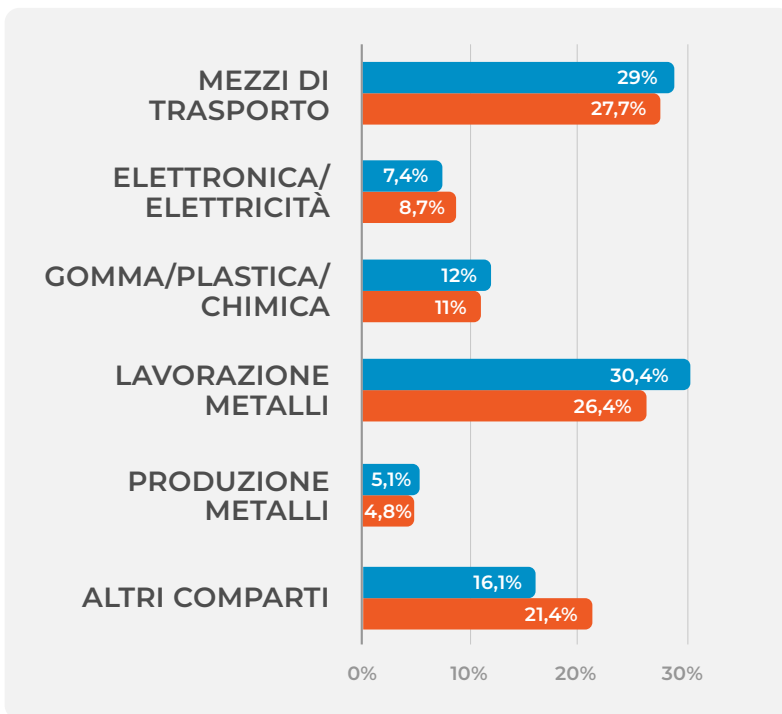


Mostra la dimensione delle imprese intervistate nella survey aggregate per quelle presenti nel database (arancio) e quelle che hanno risposto (blu) e le zone d'Italia dove c'è maggiore presenza del settore automotive.

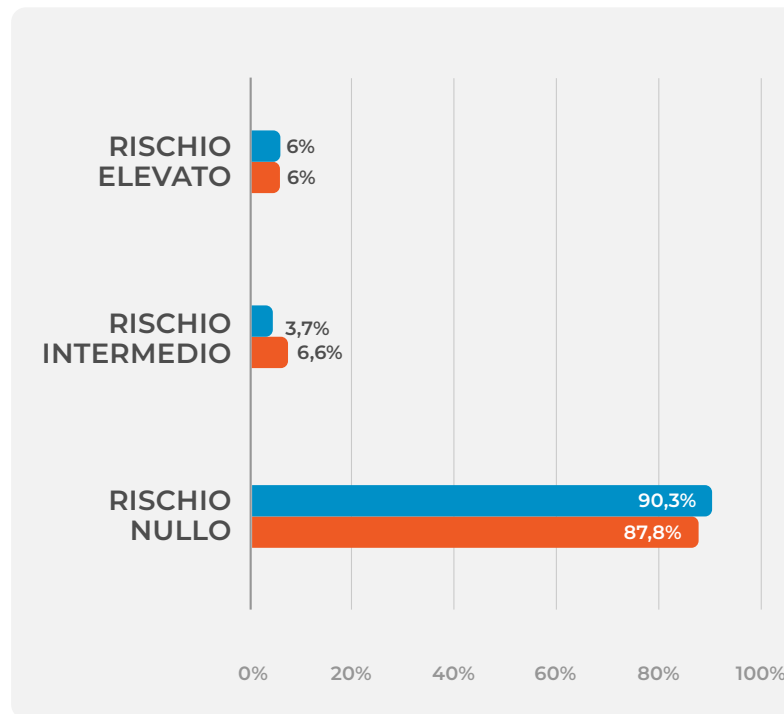
Dal confronto emerge che il campione ricalca i dati del database in termini di dimensioni e le macro aree evidenziando le Regioni con maggior presenza automotive.

La rappresentatività del campione è confermata anche in termini di **segmenti di attività** e **profili di rischio** individuati nel DB

SETTORE INDUSTRIALE



PROFILO DI RISCHIO



■ survey ■ database

La rappresentatività del campione mostra una maggioranza di attività operanti per la produzione di mezzi di trasporto e lavorazione metalli.

Le aziende rispondenti hanno per la quasi totalità un profilo di rischio nullo conformemente a quanto riscontrato nel database.

Alcuni fattori caratterizzanti l'analisi survey

Rappresentatività delle imprese che hanno risposto al questionario:

2.152 IMPRESE
NEL DATABASE

217 IMPRESE
RISPONDENTI

10.1% IMPRESE
RISPONDENTI

1. Soprattutto fornitori di componenti tradizionali (28,1% Tier I e 35,5% Tier II) specializzati in componenti per le autovetture (45% del fatturato).

2. Il 59,6% delle imprese ha dichiarato un fatturato dedicato all'automotive superiore al 75% sul totale.

3. Solo il 4,5% delle imprese è specializzato nella realizzazione dell'infrastruttura di rete (4,9% del fatturato totale).

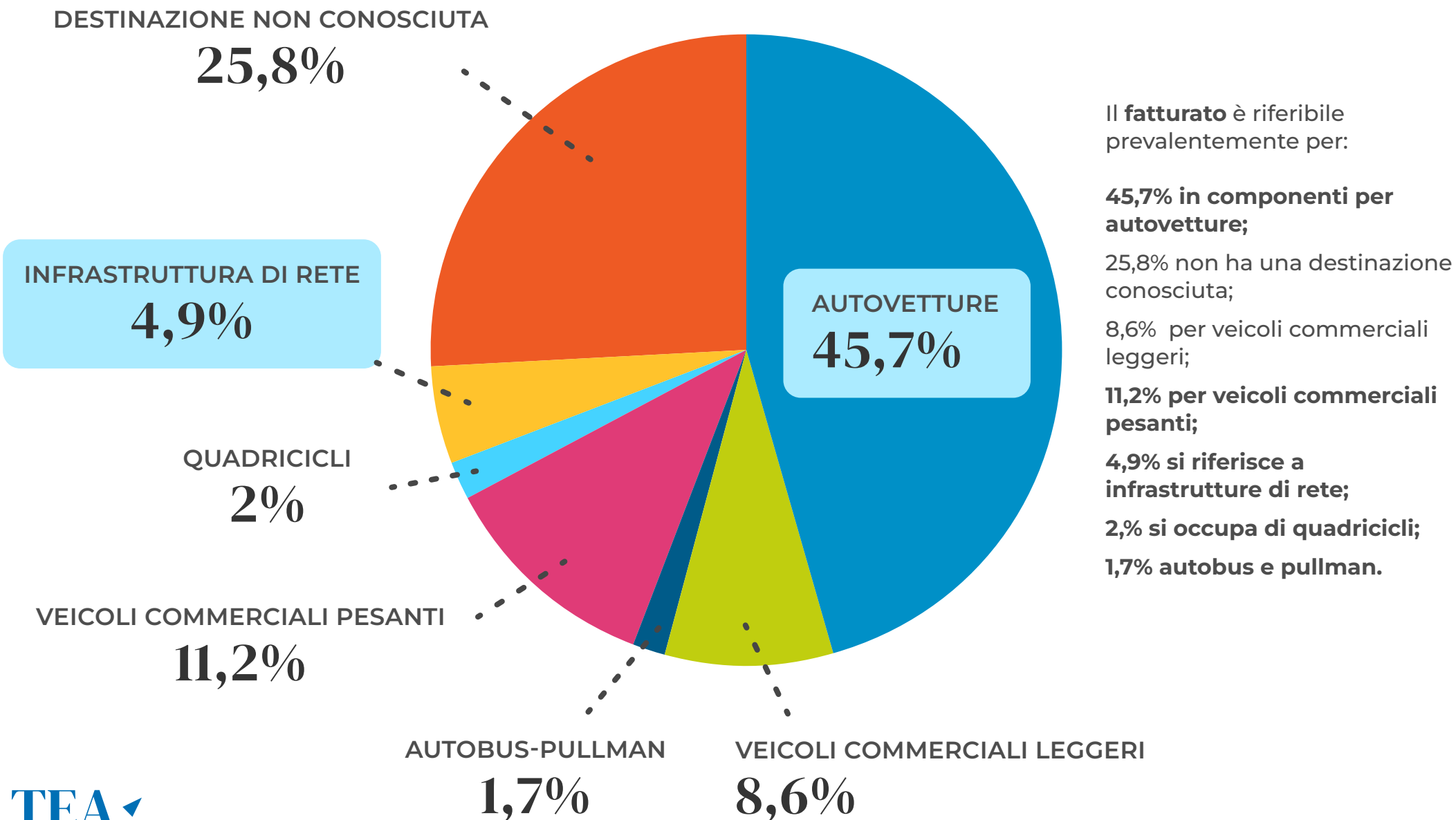
4. Il 39,6% sono imprese indipendenti (6,9% del fatturato), il 16,6 sono controllate da imprese estere (31,8% del fatturato) e il 43,8% da gruppi italiani (61,3% del fatturato).

5. Il 53,4% delle imprese investe in R&S nell'automotive con una percentuale sul fatturato del 4,3% (4,1% nel 2019).

6. Nel 40,5% delle imprese i laureati superano il 20% dei dipendenti, ma nel 17,4% delle imprese non è presente alcun laureato.

7. Circa un terzo delle imprese non redige nessun business plan (36,6%).

Il campione ha una netta vocazione **automotive**



Il **fatturato** è riferibile prevalentemente per:

45,7% in componenti per autovetture;

25,8% non ha una destinazione conosciuta;

8,6% per veicoli commerciali leggeri;

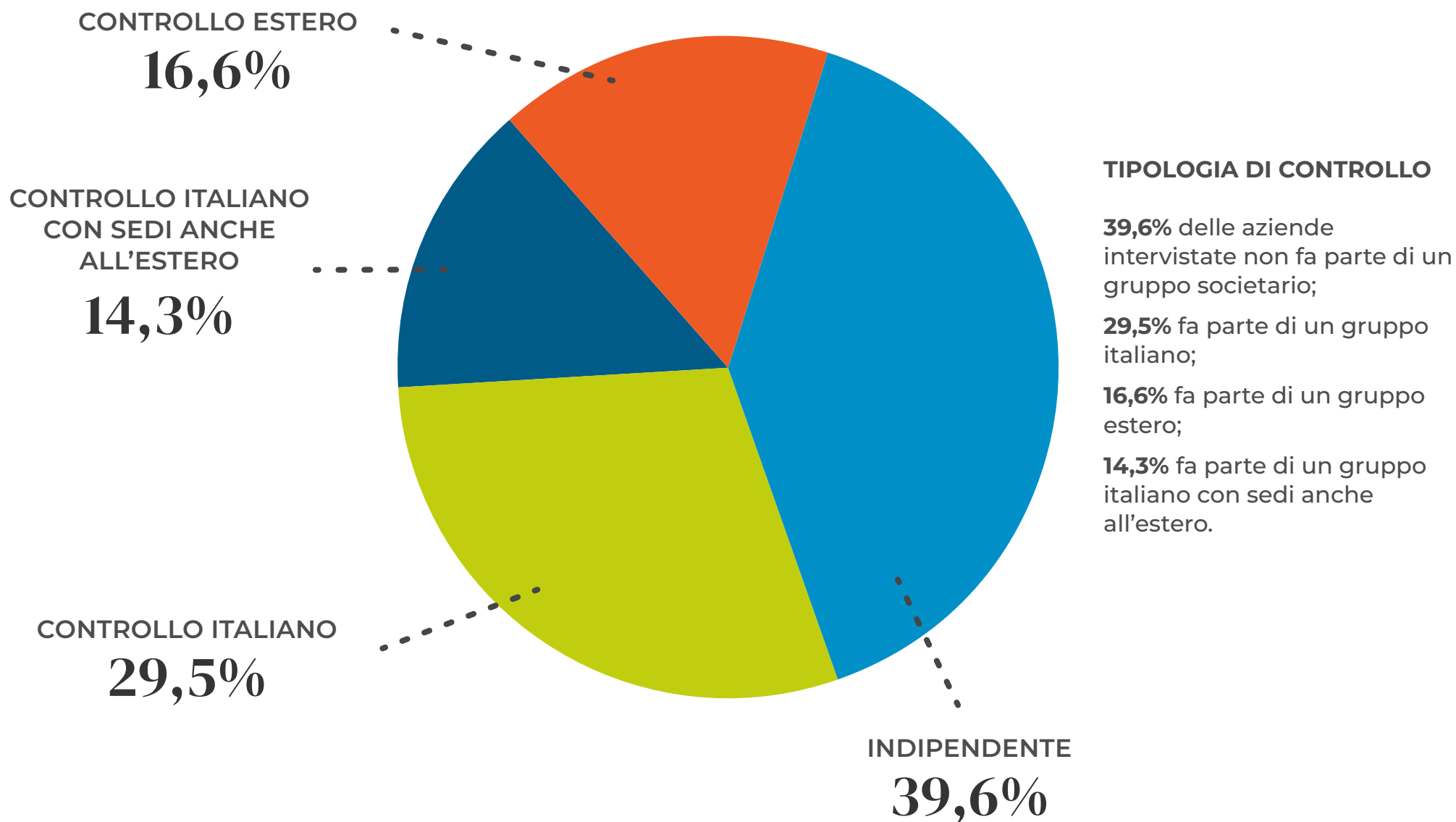
11,2% per veicoli commerciali pesanti;

4,9% si riferisce a infrastrutture di rete;

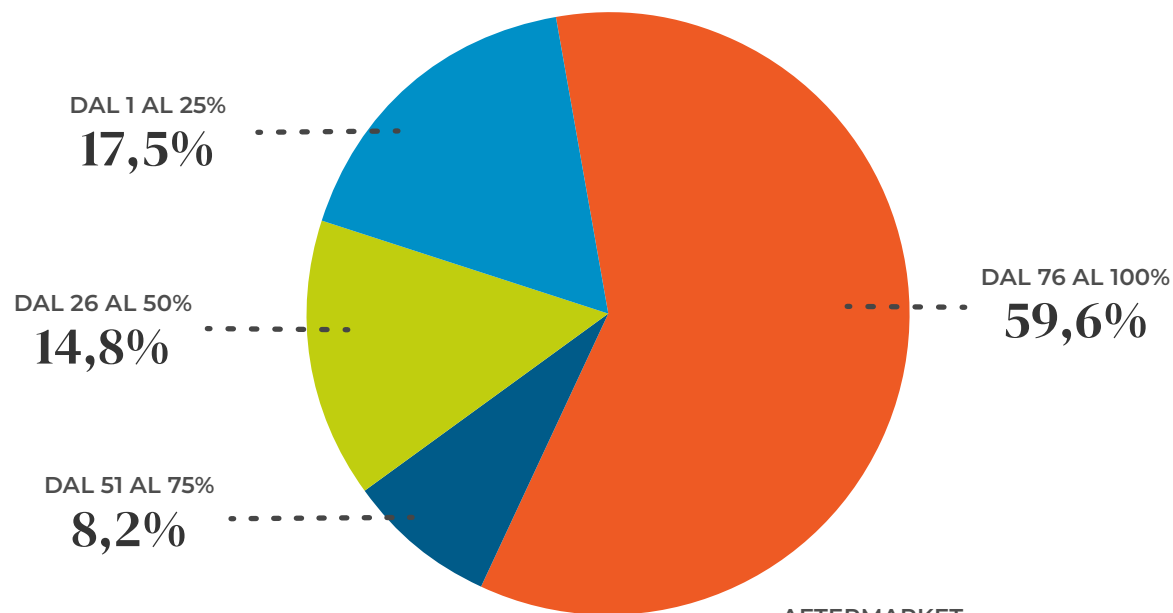
2% si occupa di quadricicli;

1,7% autobus e pullman.

Alcuni fattori caratterizzanti: ampia rappresentatività di aziende autonome

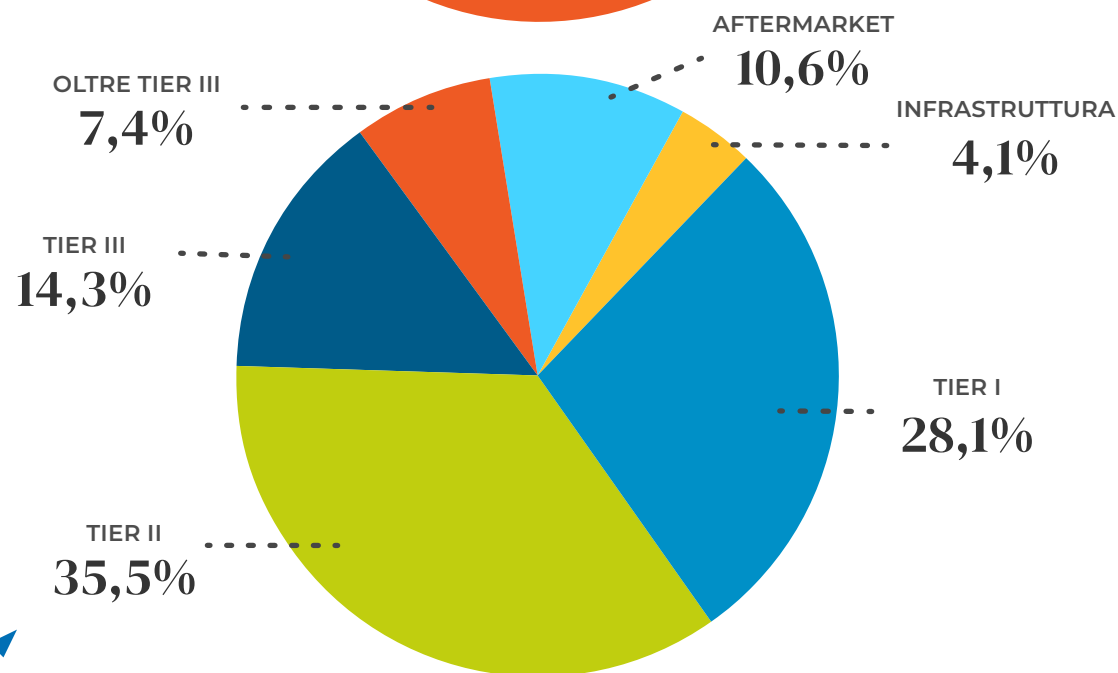


Alcuni fattori caratterizzanti: Soprattutto fornitori di componenti tradizionali specializzati prevalentemente nell'automotive



FATTURATO AUTOMOTIVE SU FATTURATO TOTALE

Il grafico si riferisce al fatturato generato da componenti automotive sul totale.

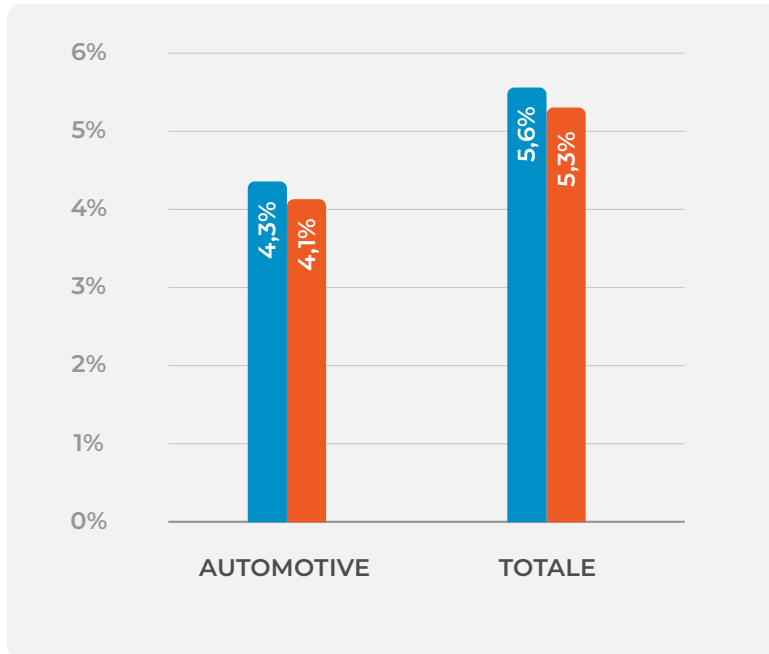


DISTRIBUZIONE NELLA FILIERA

Il grafico si riferisce alla distribuzione dell'intera filiera. Quanto l'impresa è vicina al settore automotive.

Alcuni fattori caratterizzanti: Investimenti in R&S in crescita con più della metà delle imprese attive e il 26,1% che hanno brevettato

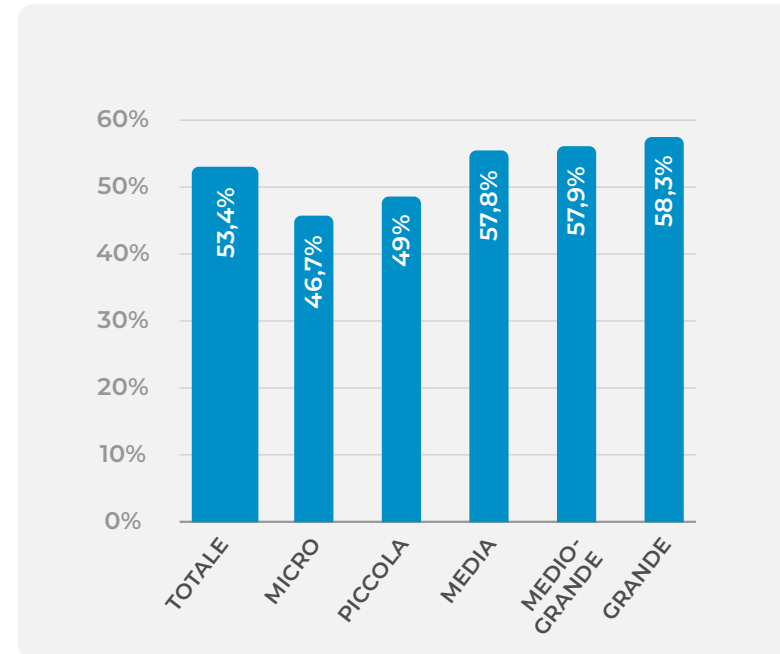
SPESE R&S SUL FATTURATO



■ 2022 ■ 2019

Il dato mostra le spese in ricerca e sviluppo nel 2019 e nel 2020 con una crescita evidente nel 2022 sul totale dei prodotti che per quelli destinati al mercato automotive.

IMPRESE CHE INVESTONO IN R&S NEL SETTORE AUTOMOTIVE



Il 53,4% delle imprese investe in ricerca e sviluppo per l'automotive con percentuali in aumento al crescere della dimensione aziendale.

Alcuni fattori caratterizzanti:

Diplomati ITS superiore agli ingegneri e a tutti i laureati

STUDI EFFETTUATI	PERCENTUALE DIPENDENTI
QUALIFICATI IN FORMAZIONE PROFESSIONALE (IEFP)	13,2%
DIPLOMATI SCUOLA SECONDARIA (LICEI/TECNICI/PROFESSIONALI)	27,2%
DIPLOMATI ISTITUTI TECNICI E TECNOLOGICI SUPERIORI (ITS)	14,9%
LAUREATI IN INGEGNERIA	7,6%
DOTTORATI IN INGEGNERIA	0,4%
LAUREATI IN DISCIPLINE SCIENTIFICHE	0,3%
DOTTORATI IN DISCIPLINE SCIENTIFICHE	1,6%
LAUREATI IN DISCIPLINE SOCIALI E UMANISTICHE	3,8%
DOTTORATI IN DISCIPLINE SOCIALI E UMANISTICHE	0,1%
ALTRI DIPENDENTI	31%
TOTALE	100%

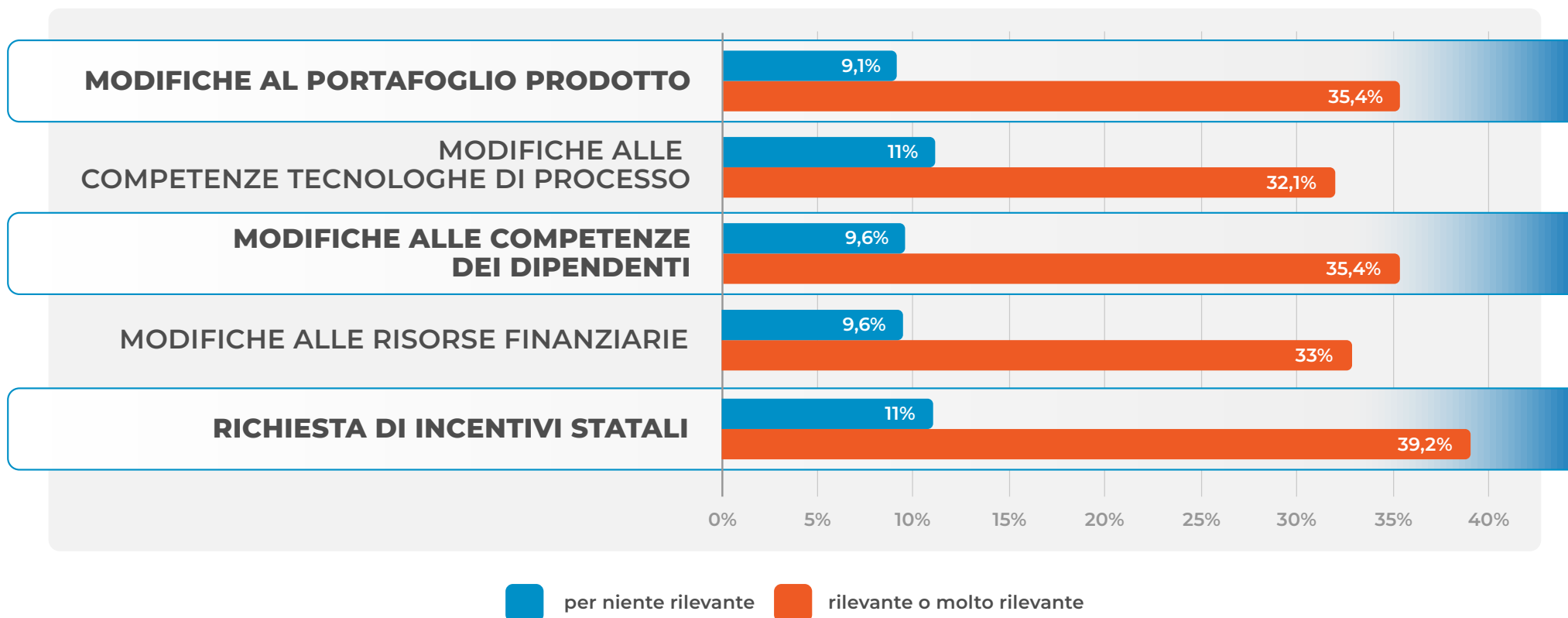
dalla tabella si osserva che il numero dei diplomati in ITS (14,9%) è maggiore alla somma del numero di laureati nelle varie discipline (13,8%).

TIPOLOGIA ATTIVITÀ	PERCENTUALE DIPENDENTI
PROGETTAZIONE, RICERCA E SVILUPPO	10%
ADDETTI ALLA PRODUZIONE	42,1%
CONDUTTORI DI IMPIANTI E MACCHINARI	12,4%
ADDETTI SPECIALIZZATI NELL'INFORMATION TECHNOLOGY	2,5%
ADDETTI INDIRETTI ALLA PRODUZIONE	18,1%
ALTRI DIPENDENTI	14,9%
TOTALE	100%

Dalla tabella si evince la carenza di addetti in ricerca e sviluppo (10,0%)

Si denota la carenza di addetti alla progettazione in ricerca e sviluppo con una maggiore presenza di addetti alla produzione (42,1%)

Che cosa dovranno cambiare: politiche industriali, competenze dei dipendenti e portafoglio prodotto

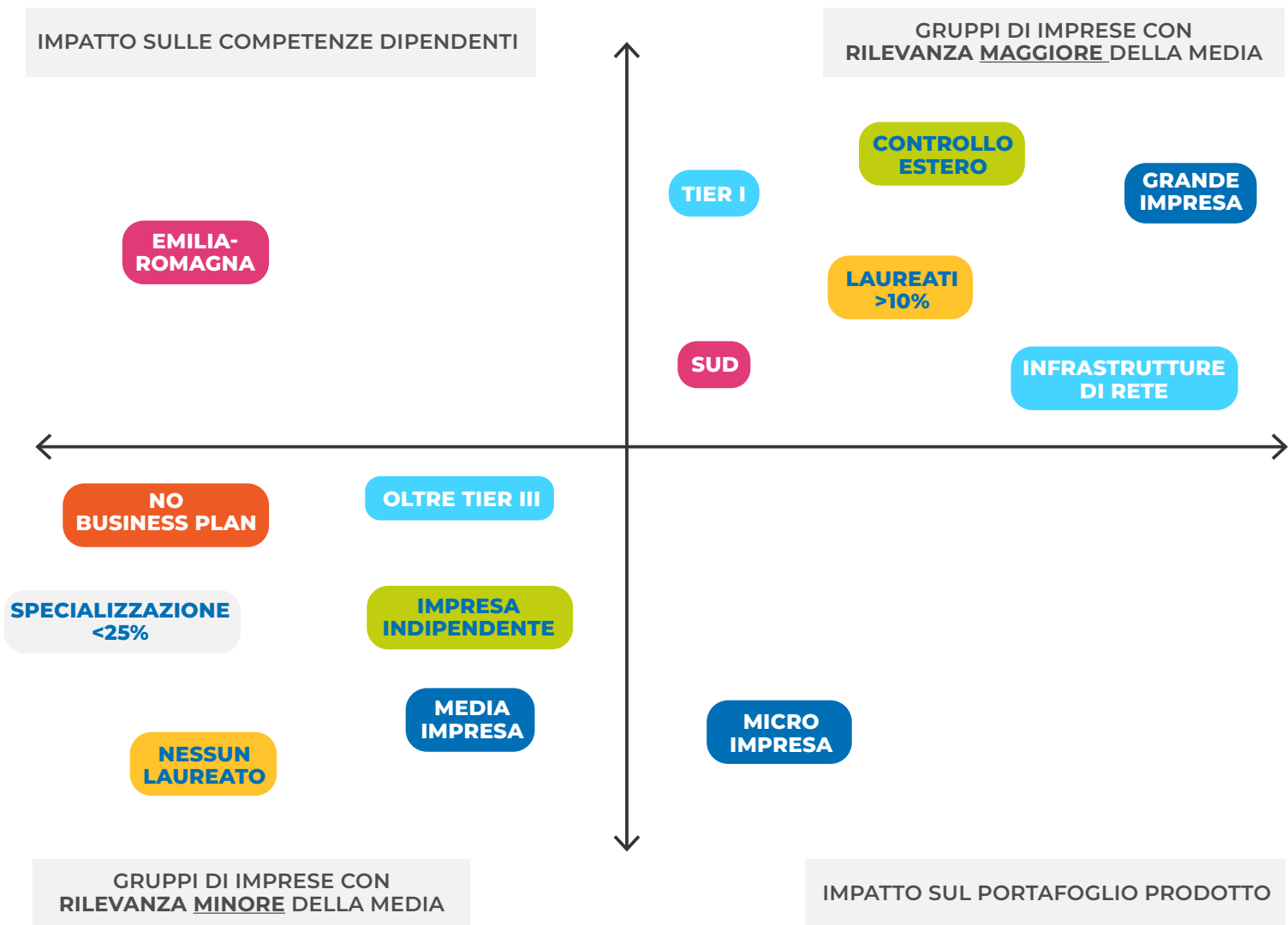


Le aziende sono tendenzialmente consapevoli dei riflessi della transizione su prodotti e competenze e percepiscono il ruolo chiave delle istituzioni per il supporto alla riconversione.

L'impatto che avranno le trasformazioni dell'ecosistema automotive su alcuni aspetti strategici delle imprese per ordine di importanza sono state:

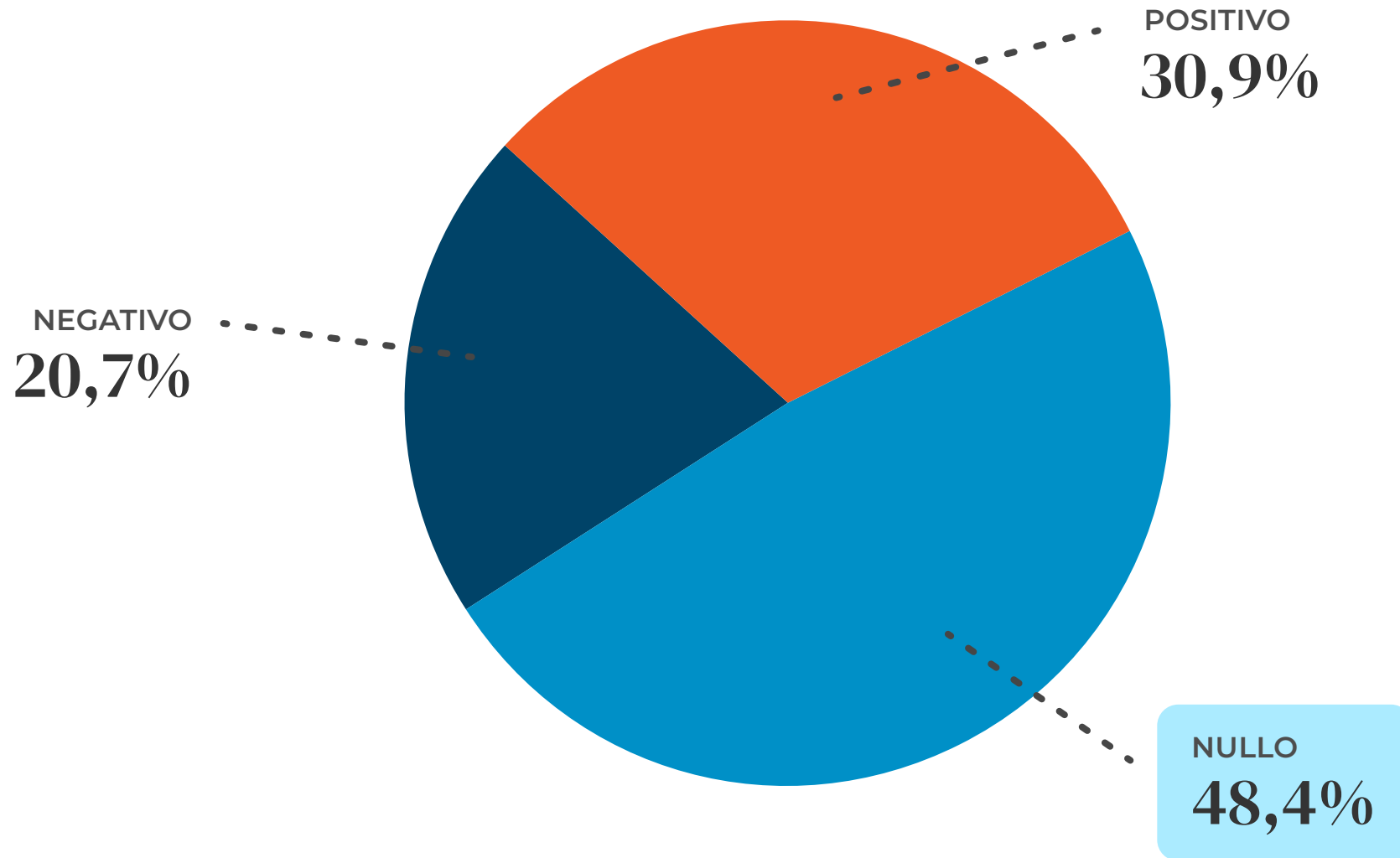
1. Bisogno di incentivi statali 39,2%;
2. Modifiche delle competenze dei dipendenti (Risorse Umane, Conoscenze dei lavoratori) 35,4%;
3. Modifiche del portafoglio prodotto 35,4%.

Impatto rilevante o molto rilevante su: portafoglio prodotto e sulle competenze dei dipendenti

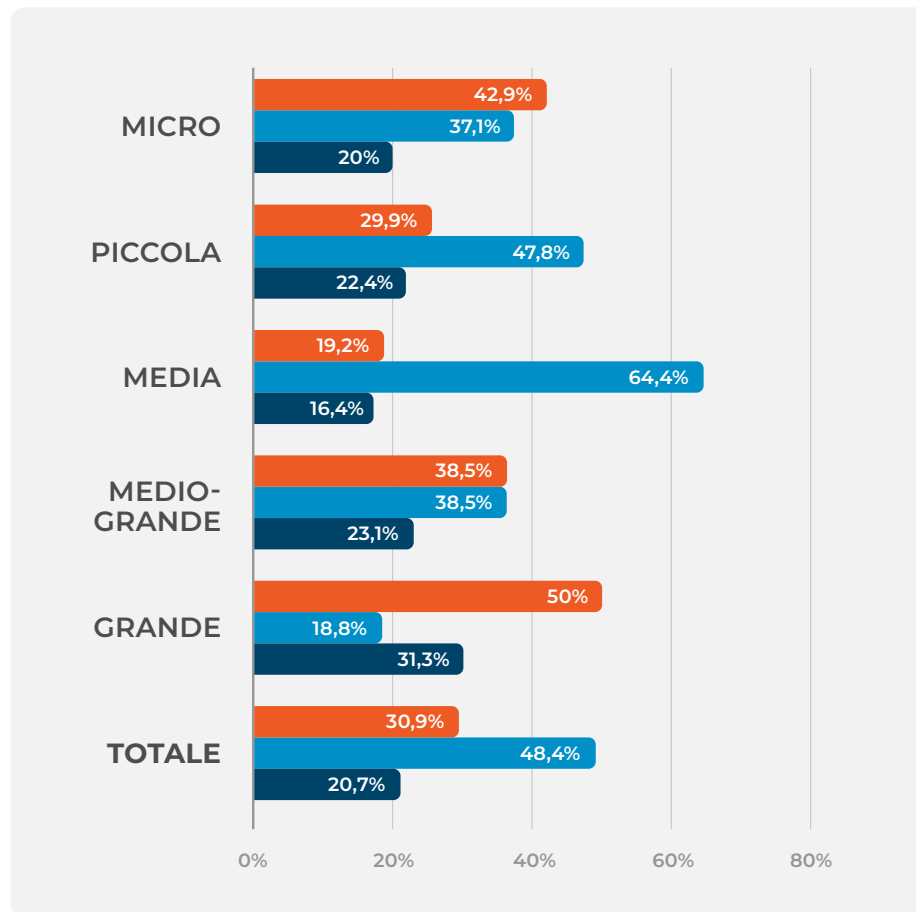
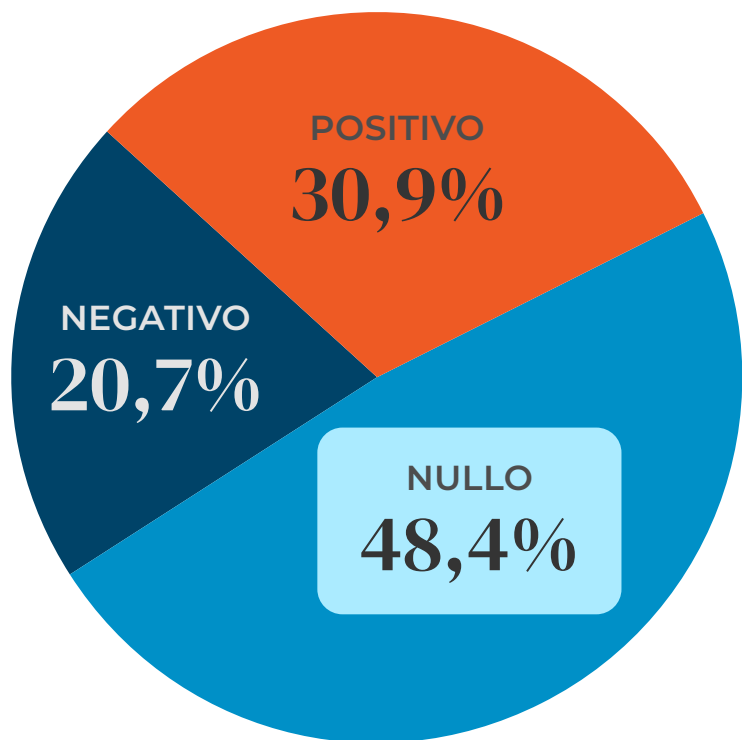


Le realtà più vicine agli OEM nella catena del valore e quelle attive sui mercati internazionali, percepiscono maggiormente la portata del cambiamento in atto.

L'impatto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive sugli attuali prodotti è soprattutto **nullo o positivo**



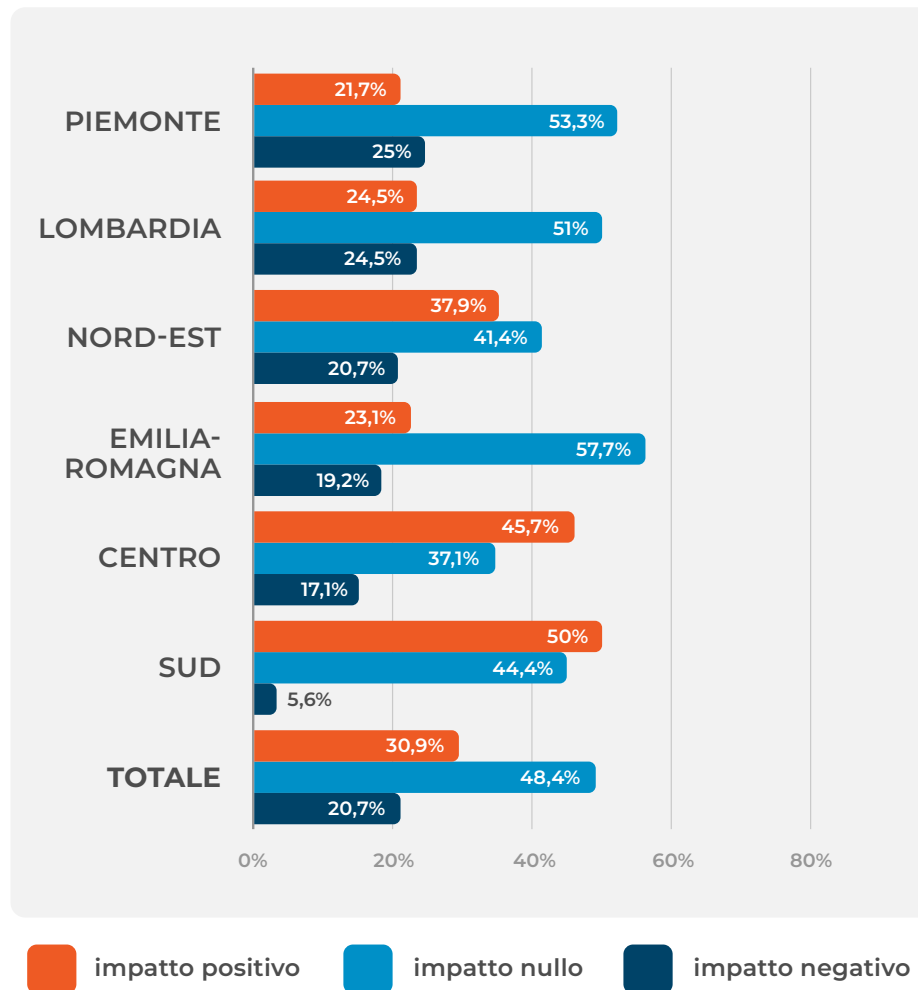
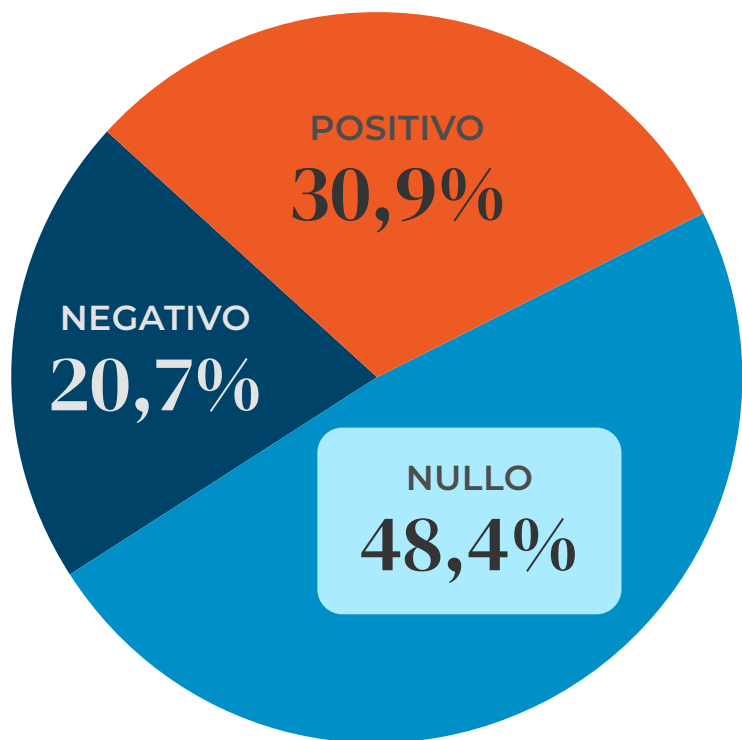
Indicare il grado di impatto che avranno le trasformazioni dell'ecosistema automotive sui principali prodotti



■ impatto positivo ■ impatto nullo ■ impatto negativo

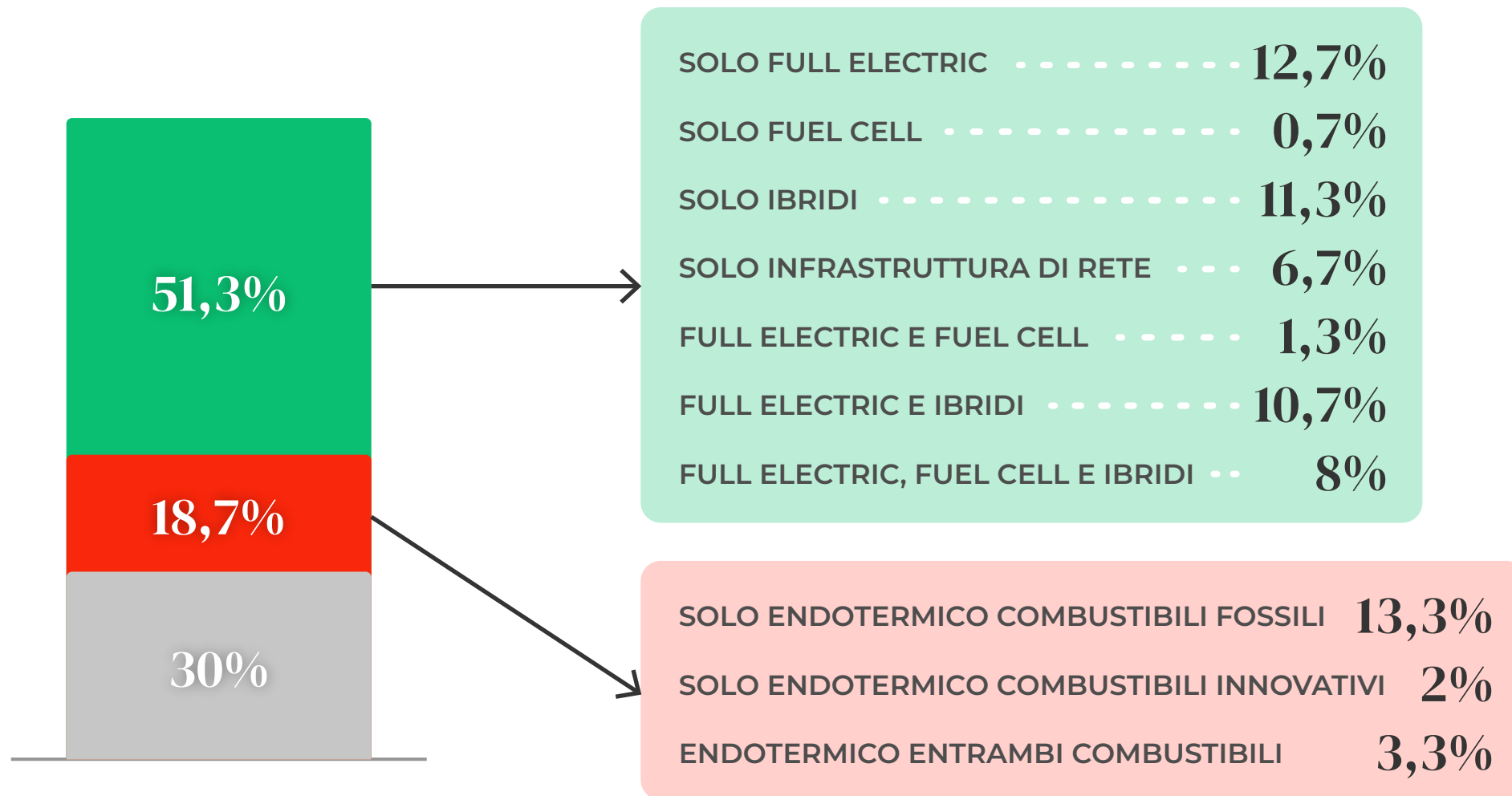
Tra le piccole e medie imprese prevale la percezione che le trasformazioni in atto non avranno alcun impatto sulla loro produzione mentre per le micro e grandi le aspettative sono addirittura positive.

Indicare il grado di impatto che avranno le trasformazioni dell'ecosistema automotive sui principali prodotti



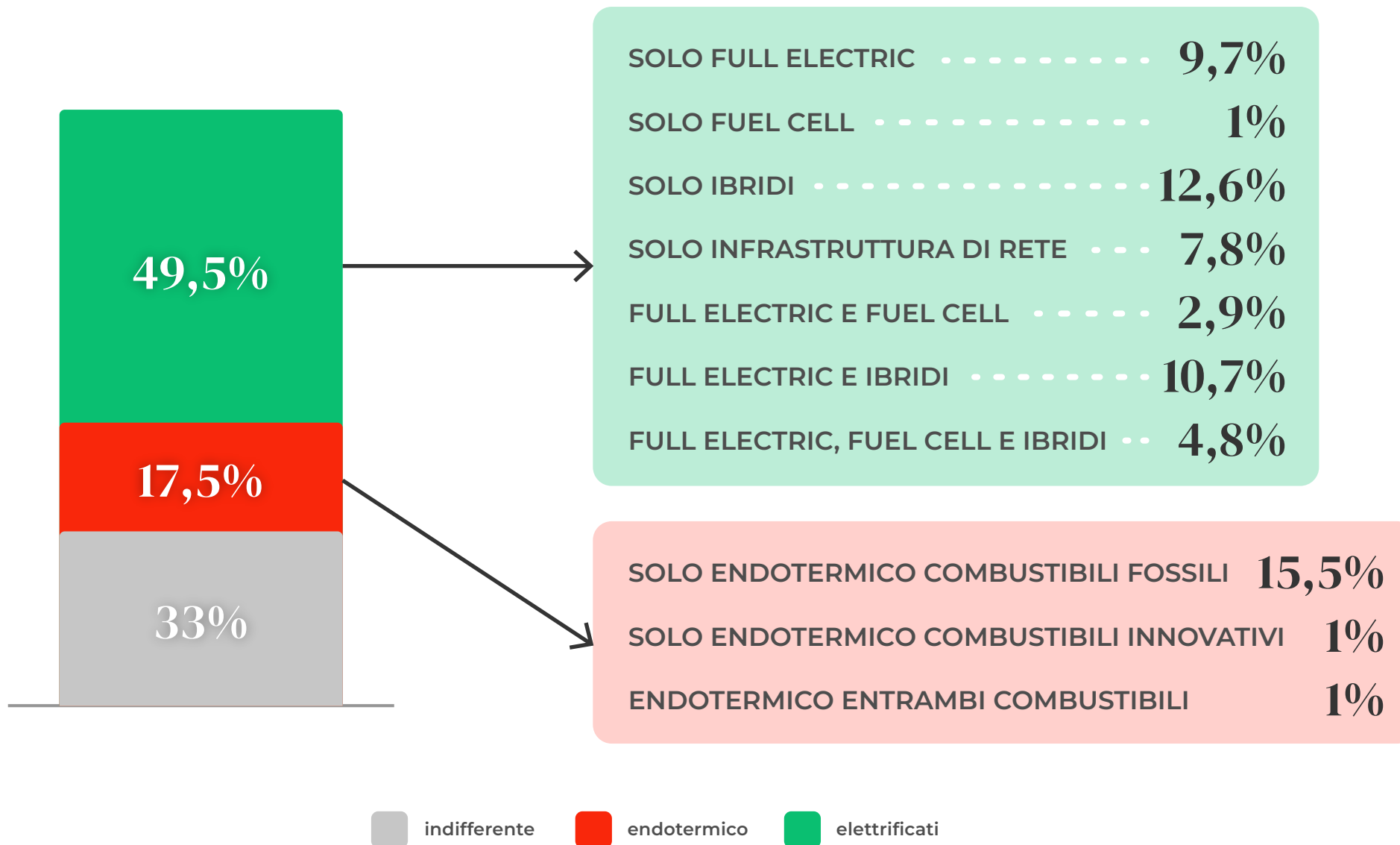
L'indagine sul campo conferma le analisi desk dell'Osservatorio del 2022: Per le aziende l'impatto della transizione in termini produttivi sarà soprattutto nullo, soprattutto per Emilia Romagna, Piemonte e Lombardia.

I prodotti introdotti nel periodo 2020-2023



■ indifferente ■ endotermico ■ elettrificati

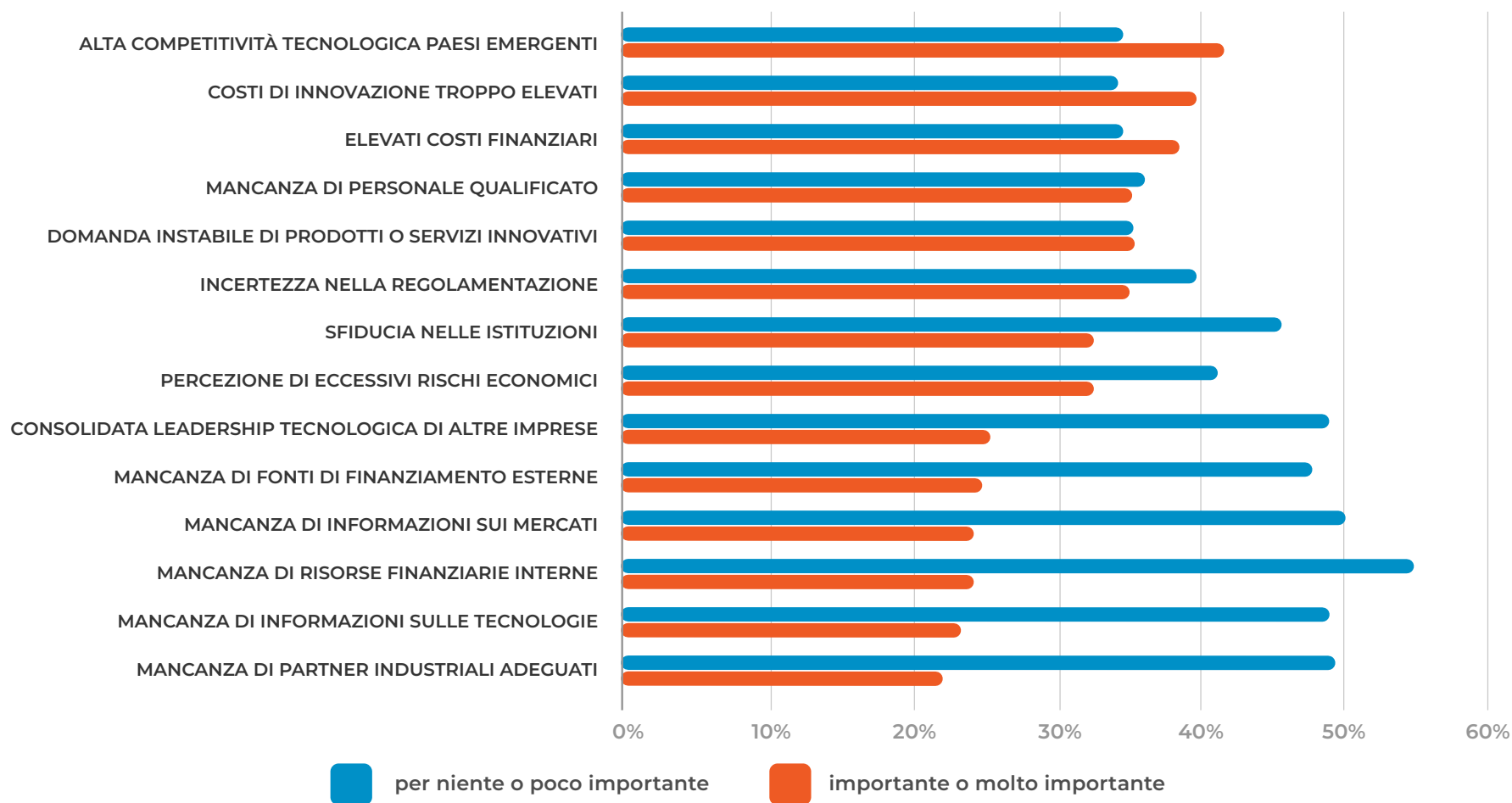
I prodotti che saranno introdotti nel periodo 2024-2027



Indicare i **nuovi processi industriali** introdotti dalla vostra impresa nel periodo **2020-2023** e che saranno introdotti nel periodo **2024-2027**

	2020 - 2023	2024 - 2027
NUMERO PROCESSI SEGNALATI	80	79
DOVE È STATO O SARÀ APPLICATO		
VEICOLI FULL ELECTRIC	47,5%	51,9%
VEICOLI FUEL CELL	30%	35,4%
VEICOLI IBRIDI ELETTRICI	60%	72,2%
VEICOLI ENDOTERMICI (COMBUSTIBILI FOSSILI)	67,5%	58,2%
VEICOLI ENDOTERMICI (COMBUSTIBILI INNOVATIVI)	28,8%	32,9%
INFRASTRUTTURE DI RETE	5%	7,6%
SERVIZI PER LE INFRASTRUTTURE DI RETE	5%	6,3%
CON CHI È STATO O SARÀ SVILUPPATO		
L'IMPRESA STESSA (RICERCA E SVILUPPO INTERNA)	57,8%	46,7%
L'IMPRESA STESSA IN COLLABORAZIONE CON ALTRE IMPRESE	31,3%	36,7%
L'IMPRESA STESSA IN COLLABORAZIONE CON UNIVERSITÀ ED ENTI DI RICERCA	9,4%	6,7%
L'IMPRESA STESSA MODIFICANDO PRODOTTI SVILUPPATI DA ALTRI	0%	0%
ACQUISTATO DA ALTRE IMPRESE O ISTITUZIONI (R&S ESTERNA)	1,6%	10%

Gli ostacoli per sviluppare componenti per i veicoli full electric sono soprattutto relativi ai costi



Alcuni ostacoli si riferiscono in ordine di importanza a:

1. Alta competitività tecnologica con i paesi emergenti
2. Costi di innovazione elevati;
3. Mancanza di personale qualificato;
4. Domanda instabile di prodotti innovativi.

Alcuni sono considerati per niente importanti o poco importanti:

1. Mancanza di risorse finanziarie;
2. Mancanza di informazioni sui mercati;
3. Consolidata leadership tecnologica di altre imprese.

Indicare il grado di rilevanza di questi **ostacoli allo sviluppo** di componenti per veicoli

IL GRADO DI RILEVANZA DI QUESTI OSTACOLI ALLO SVILUPPO DI COMPONENTI PER VEICOLI È PRINCIPALMENTE RIFERIBILE A:



Indicare se la vostra impresa ha effettuato, o ha intenzione di effettuare, progetti di sviluppo prodotto/servizio per queste applicazioni

	EFFETTUATI 2020-23	INTENZIONE DI EFFETTUARE 2024-27	DIFFERENZA
SISTEMI DI GUIDA AUTONOMA	3,9%	5,6%	2%
SISTEMI DI GUIDA ASSISTITA	3,9%	3,2%	-1%
SISTEMI DI SICUREZZA ATTIVA	6,3%	8,1%	2%
SISTEMI DI CONNETTIVITÀ	14,8%	13,7%	-1%
SMART SHARING DEL VEICOLO	3,1%	3,2%	0%
LOCALIZZAZIONE REMOTA DEL VEICOLO	3,1%	4,8%	2%
MONITORAGGIO DELLA STRADA E DELL'AMBIENTE	3,9%	8,1%	4%
INTERFACCIA UOMO-VEICOLO	10,9%	15,3%	4%
NUOVI MATERIALI	23,4%	33,1%	10%

La tabella evidenzia i nuovi contenuti di prodotto che sono stati e saranno introdotti sulle autovetture.

In ordine di importanza sono:

1. Nuovi materiali 33,1%
2. Interfaccia uomo- veicolo 15,3%
3. Sistemi di connettività 13,7%

Volendo individuare un trend, si notano pochi investimenti sui prodotti e molti sui nuovi materiali, così come continuano ad essere relativamente contenuti gli investimenti sulle nuove tecnologie di prodotto, benché risultino in crescita rispetto gli anni passati.

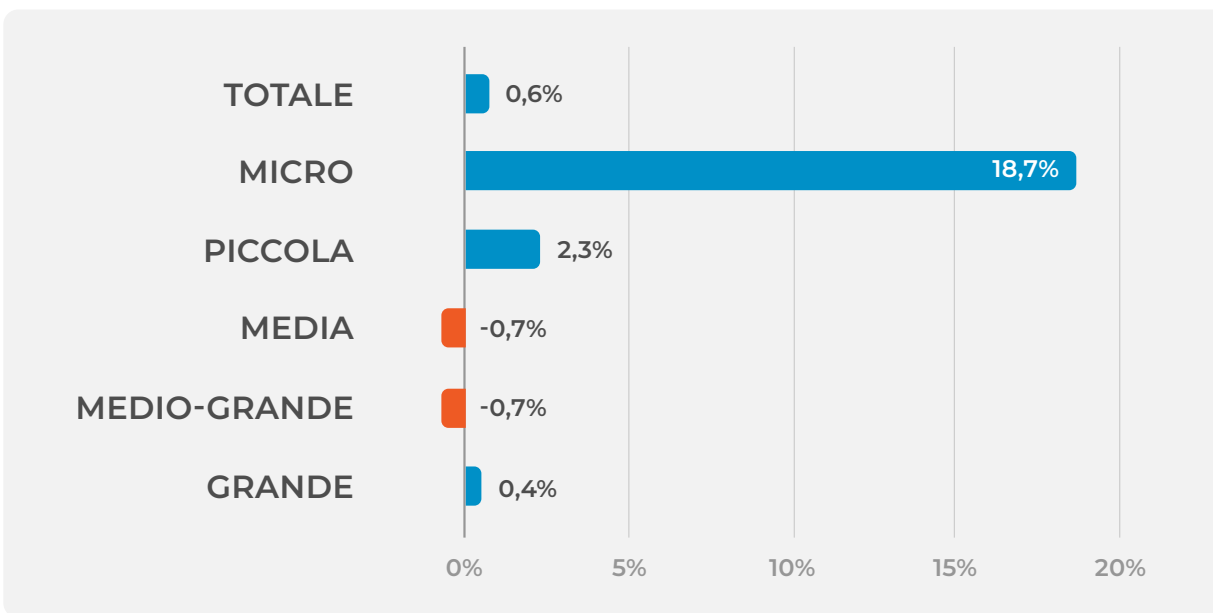
Indicare se la vostra impresa ha applicato le seguenti tecnologie di processo o ha intenzione di effettuarle

	EFFETTUATI 2020-23	INTENZIONE DI EFFETTUARE 2024-27	DIFFERENZA
ROBOT COLLABORATIVI	33%	43%	11%
STAMPANTI IN 3D	31%	38%	7%
REALTÀ AUMENTATA	11%	24%	14%
SIMULAZIONE TRA MACCHINE	31%	40%	9%
INTEGRAZIONE INFORMAZIONI	33%	46%	13%
IOT	31%	38%	7%
CYBER SECURITY	51%	51%	0%
CLOUD	42%	46%	5%
BIG DATA	39%	47%	8%
BLOCKCHAIN	5%	15%	10%
SENSORI	46%	50%	4%
MACHINE VISION	17%	22%	5%
TRACKING AUTOMATICO DEI MATERIALI	26%	35%	8%
AGV	11%	17%	6%
ESOSCHELETRI	6%	11%	5%

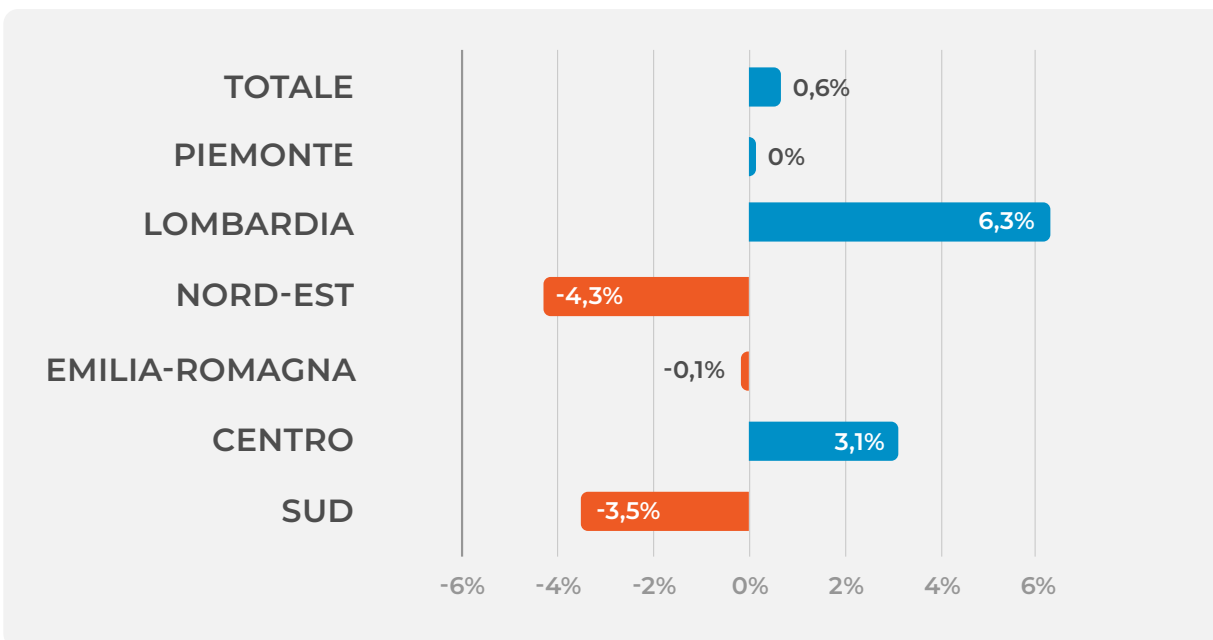
Le previsioni 2024/27:

Molte delle tecnologie già applicate verranno riproposte anche nel prossimo triennio e alcune verranno potenziate, come si vede dalle percentuali del 2024/27.

Indicare se la vostra impresa ha applicato le seguenti tecnologie di processo o ha intenzione di effettuarle



positivo
negativo



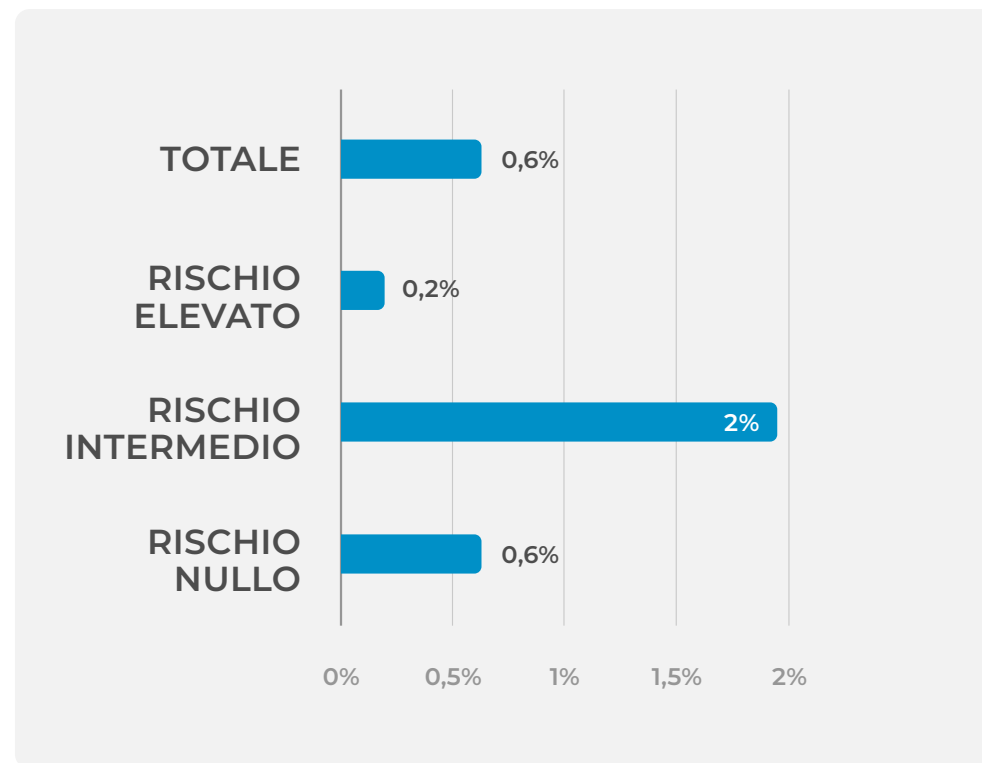
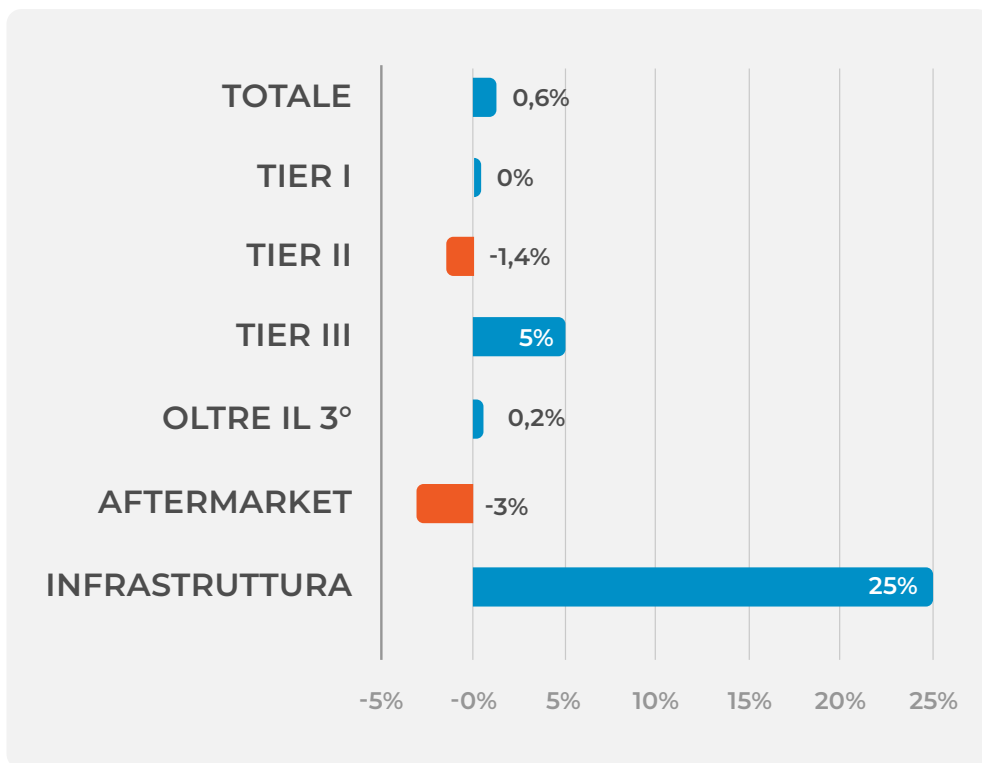
Dal primo grafico si evince una riduzione nella medio-grande (-0,7%) con forte incremento nella micro con un dato del 18,7%.

A livello nazionale la proiezione che emerge dall'indagine con un incremento degli occupati dell'ecosistema pari allo 0,6%.

A livello geografico quali sono le previsioni delle aziende?

Le aziende lombarde sono quelle maggiormente orientate ad un incremento occupazionale; ciò è motivato anche da una forte concentrazione in questa regione di aziende orientate sulle nuove tecnologie.

Stima della **variazione dell'occupazione nel 2027** rispetto al 2023

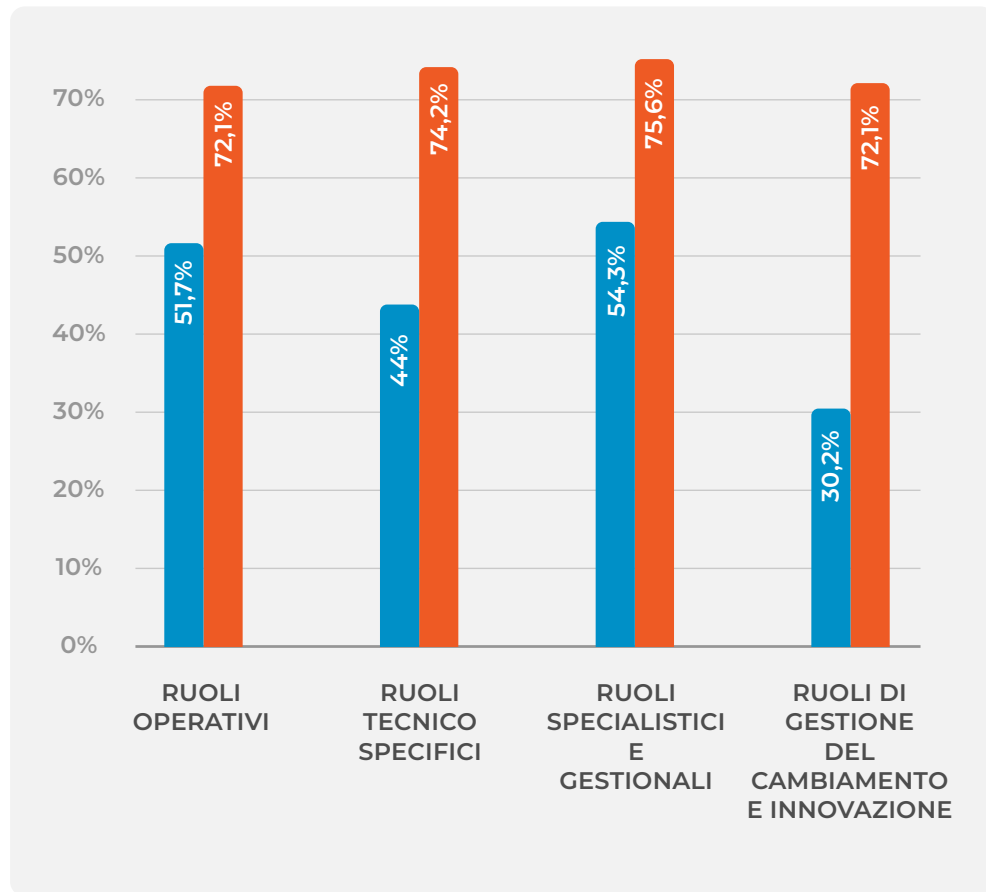


■ negativo ■ positivo

L'incremento di occupazione avviene nelle imprese specializzate in infrastruttura di rete sulle aziende che si occupano di infrastrutture a servizio della mobilità elettrica e dei componentisti Tier 3.

L'occupazione aumenta in tutte le imprese indipendentemente dal profilo di rischio.

Assunzioni per tutte le competenze e in aumento per il periodo 2024-2027



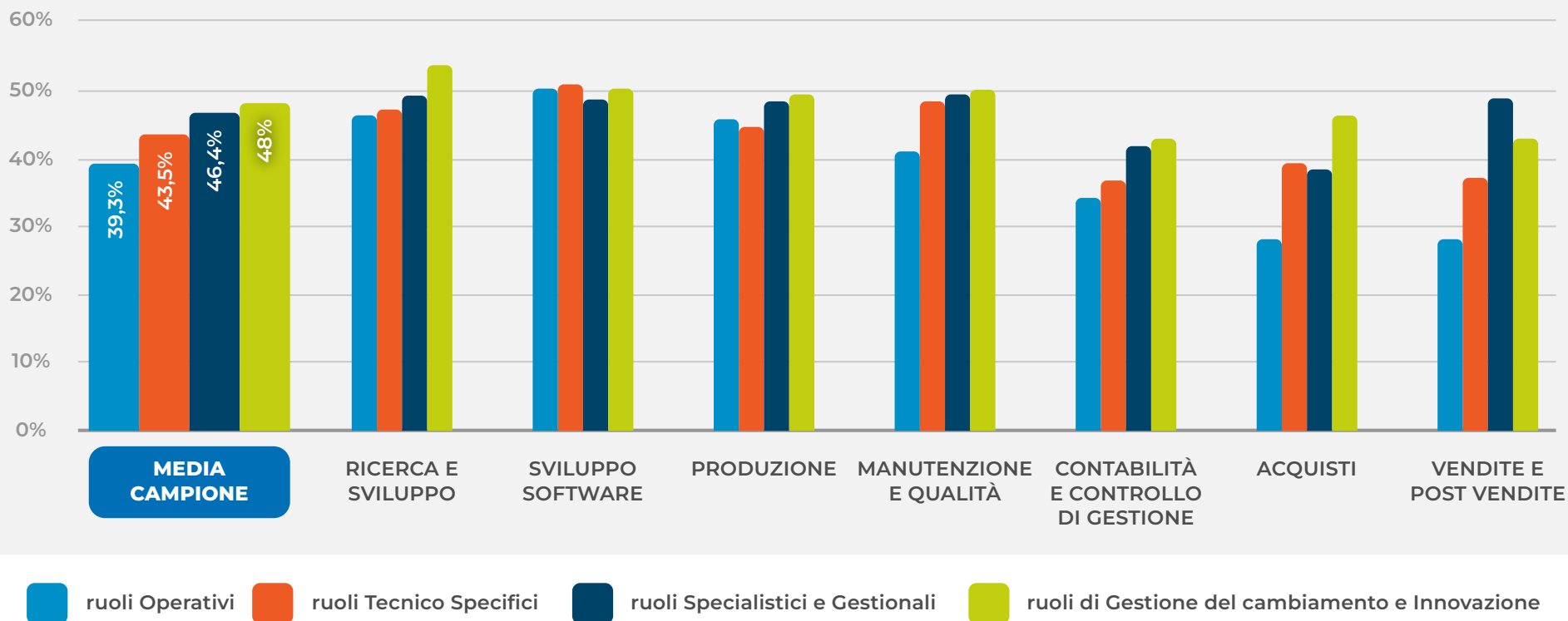
■ assunti nel 2022 ■ intenzione di assumere 2027

Rispetto alla media del campione, le intenzioni di assumere riguardano in misura maggiore le aree funzionali:

1. Produzione e della Manutenzione-Qualità indipendentemente dai ruoli;
2. La Ricerca e Sviluppo per i Ruoli Specialistici e Gestionali e Gestione del cambiamento e Innovazione.

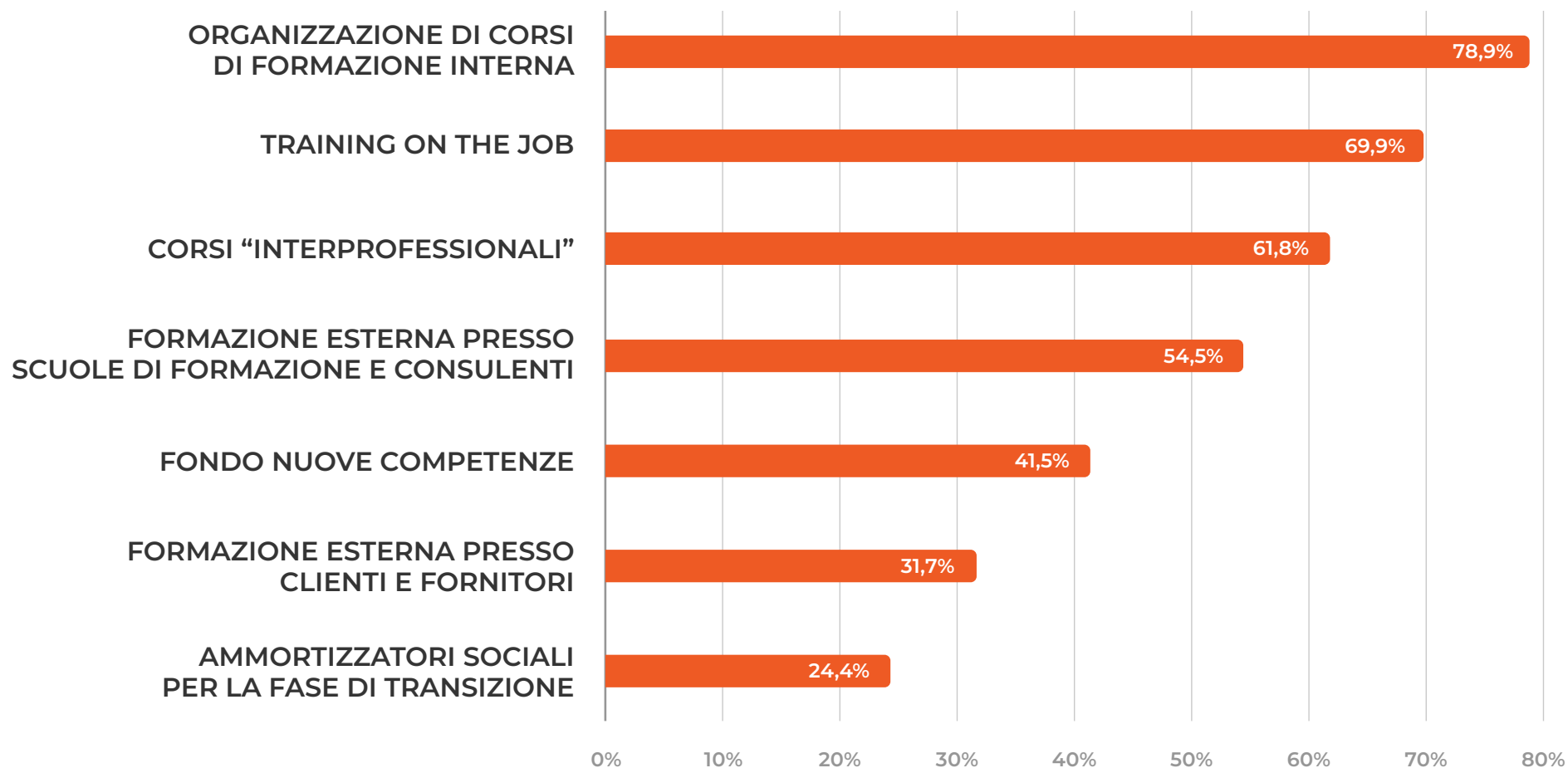
Anche nei ruoli operativi le imprese hanno difficoltà a trovare collaboratori

PERCENTUALE DI IMPRESE CON DIFFICOLTÀ ELEVATA NELLA REPERIBILITÀ



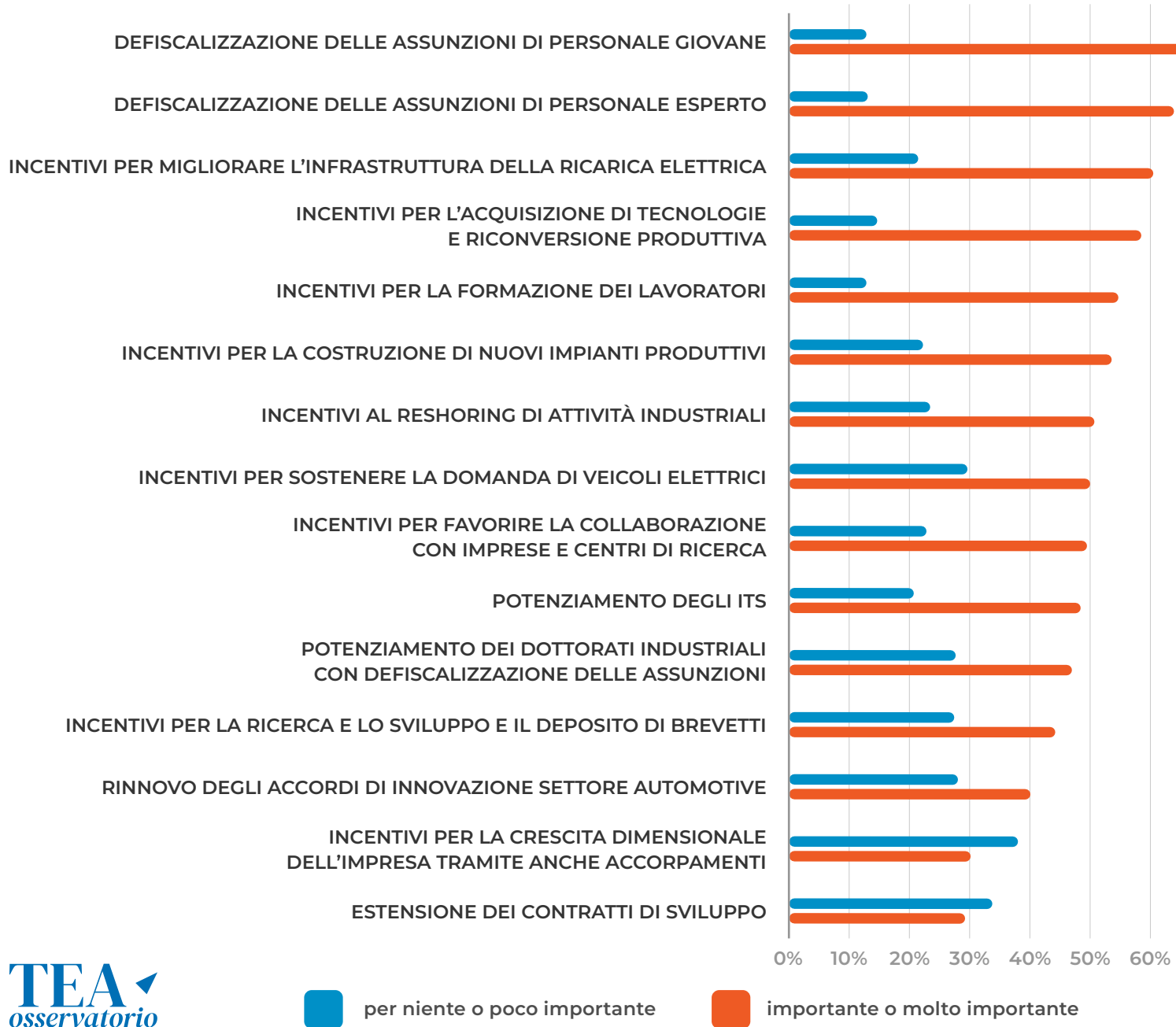
Dal grafico emerge una chiara difficoltà ad assumere e questo lo si evince anche nei ruoli meno specialistici.

Il primo passo per tutti: **preservare e formare** la forza lavoro interna



Dal dato si evince un forte interesse per l'organizzazione di formazione interna, seguita dal training job e dai corsi interprofessionali.

Per la maggioranza delle aziende le misure di politica industriale più importanti sono quelle per **facilitare le assunzioni di personale**



In cima alle priorità di intervento segnalate alla politica ci sono la defiscalizzazione delle assunzioni di personale giovane ed esperto.

Misure a sostegno dei giovani potrebbero essere potenziate grazie ad una più stretta cooperazione fra aziende, istituti tecnici professionali e gli ITS per avvicinare il mondo del lavoro alla scuola definendo anche nuovi percorsi formativi.

TEA ◀
osservatorio

Fine

Grazie per l'attenzione

www.osservatorioTEA.it