Rete Automotive Italia

LE RETI DI IMPRESA PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PRODUTTIVO

Workshop di presentazione delle reti su metalmeccanica e agroalimentare

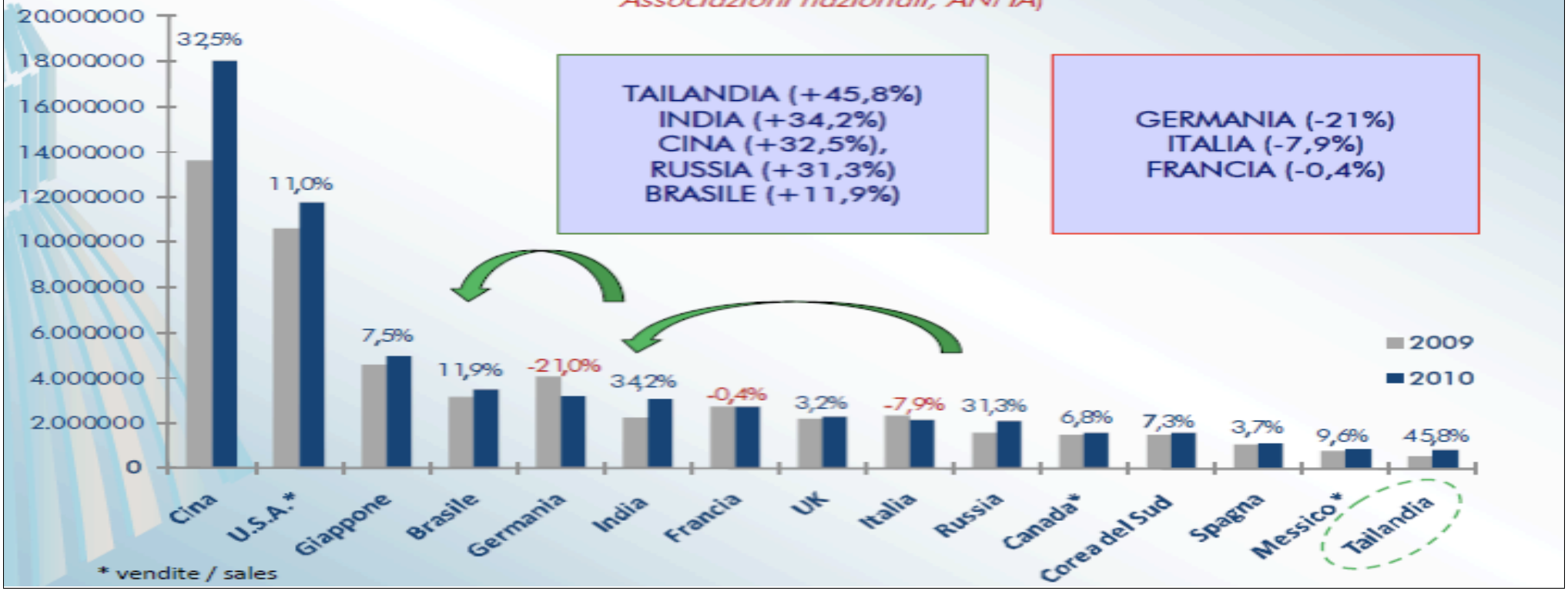
29 maggio 2012

MARCELLO DI CAMPLI
Componente del COMITATO DI GESTIONE

Fra i mercati (69 mln, +14%) la Cina mantiene il primo posto. Il Brasile e l'India superano gli europei

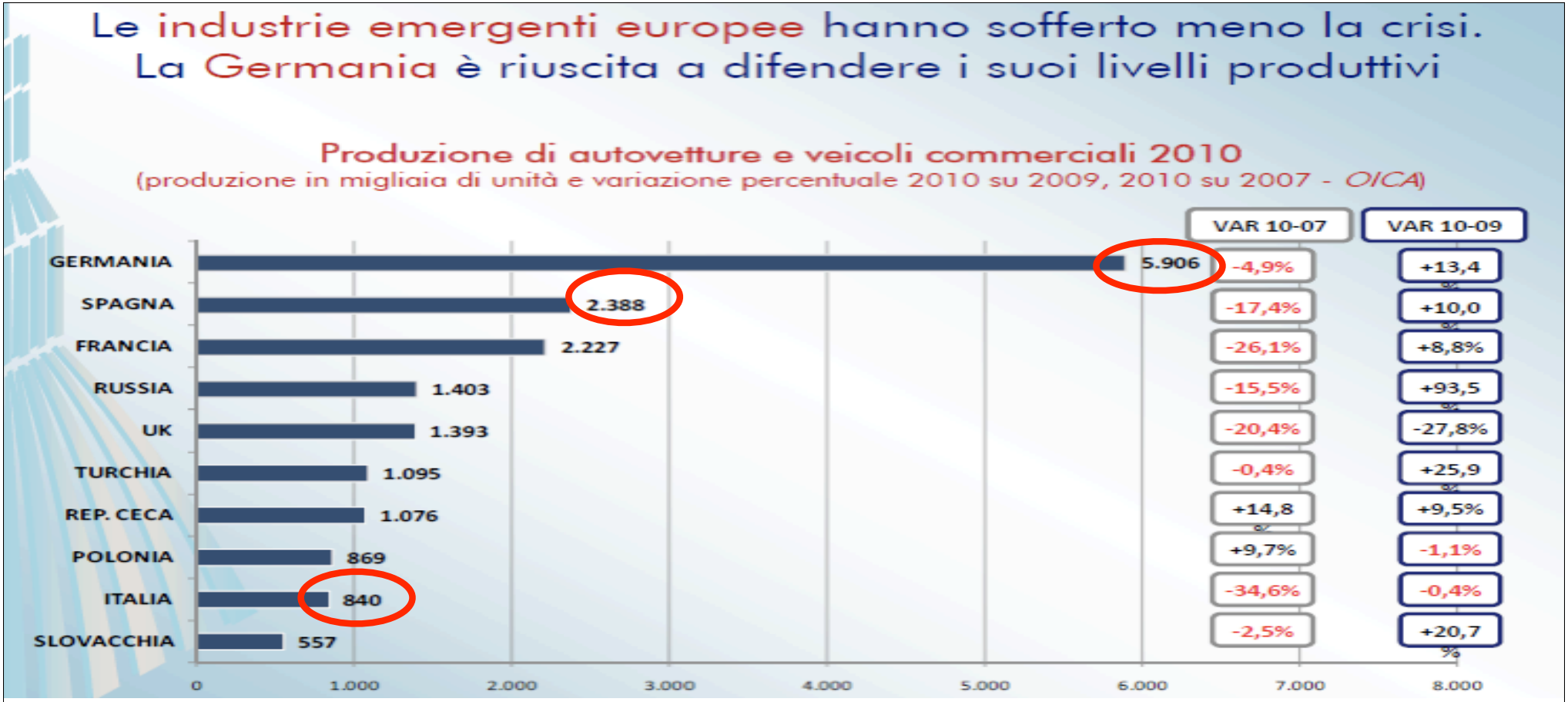
Immatricolazioni mondiali autoveicoli 2010

(assoluti e variazione % annua dati provvisori
Associazioni nazionali, ANFIA)



TAILANDIA (+45,8%)
INDIA (+34,2%)
CINA (+32,5%),
RUSSIA (+31,3%)
BRASILE (+11,9%)

GERMANIA (-21%)
ITALIA (-7,9%)
FRANCIA (-0,4%)



La produzione italiana si è assestata sui livelli dello scorso anno con ulteriore calo della produzione di autovetture (- 13,3%) e una ripresa dei veicoli commerciali leggeri (circa 220 mila pari al 25%).

EVOLUZIONE DEI MERCATI AUTOVEICOLI

Nel 2010 l'industria mondiale riprende a crescere, grazie a paesi come Cina Brasile, India

La produzione italiana di autoveicoli nel 2010 è dunque pressoché stabile, rispetto al 2009, rimanendo sotto quota 900 mila unità:

- flessione delle autovetture assemblate (-13,3%)
- recupero dei veicoli industriali (+21,3%) e commerciali leggeri (+49,3%).

Notevole è la perdita di posizioni nel mondo, dove l'Italia è passata dall'undicesimo posto del 2000 (con 1,7 milioni di autoveicoli prodotti) al diciannovesimo posto del 2010.

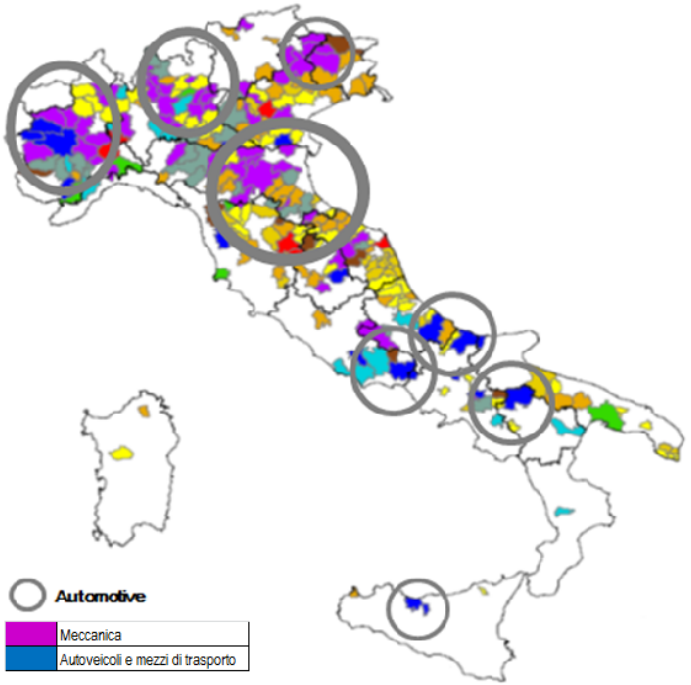
Nel 2011 in Italia le immatricolazioni sono diminuite di 221 mila unità (-10,2%); anche la produzione è diminuita di oltre il 10%.

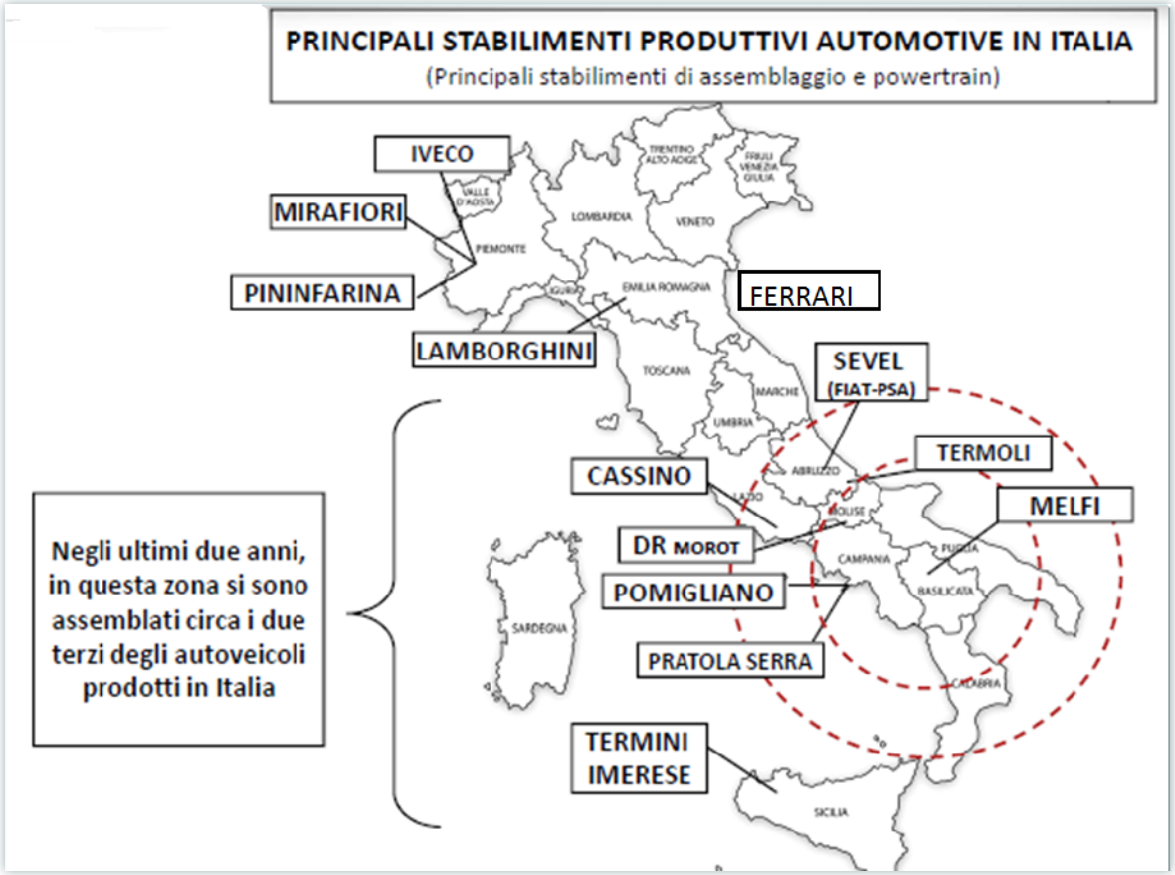
LA DIMENSIONE DEL SETTORE

- **2.500 aziende di cui 2300 operanti nella componentistica con il 60% ubicate al nord**
- **160 miliardi di euro di fatturato pari all' 11,4% del PIL industria**
- **1,2 milioni di addetti diretti e indiretti della filiera produttiva**
- **68 miliardi di Euro versati nel 2010 come entrate fiscali con quasi (+1,2% sul 2009), pari al 16,6% del gettito fiscale nazionale complessivo compreso quello dei collaboratori**

La **filiera italiana**, con oltre 2.300 imprese, **realizza fatturati per complessivi 42 miliardi e occupa circa 169.000 addetti**.
In calo la dipendenza da Fiat che passa per l'Italia da 63,2 a 56 euro su 100 a seguito dei risultati meno brillanti del Gruppo nel 2010.
Il fatturato dell'indotto verso Fiat, a seconda degli anni e del cluster considerato, varia fra il 45 e il 65%, registra una **perdita alla filiera stimabile fra il miliardo e il miliardo e mezzo ogni 5% in meno di produzione causa.** Nel 2011 il 30% degli addetti delle imprese del Piemonte è stato in cassa di integrazione.

LA LOCALIZZAZIONE





RISCHIO DELOCALIZZAZIONE

Con la globalizzazione ed il ridursi della durata del ciclo di vita dei prodotti, aumenta l'esposizione alla competizione di altri territori

Esiste il rischio concreto di delocalizzazione per problemi legati alla produttività

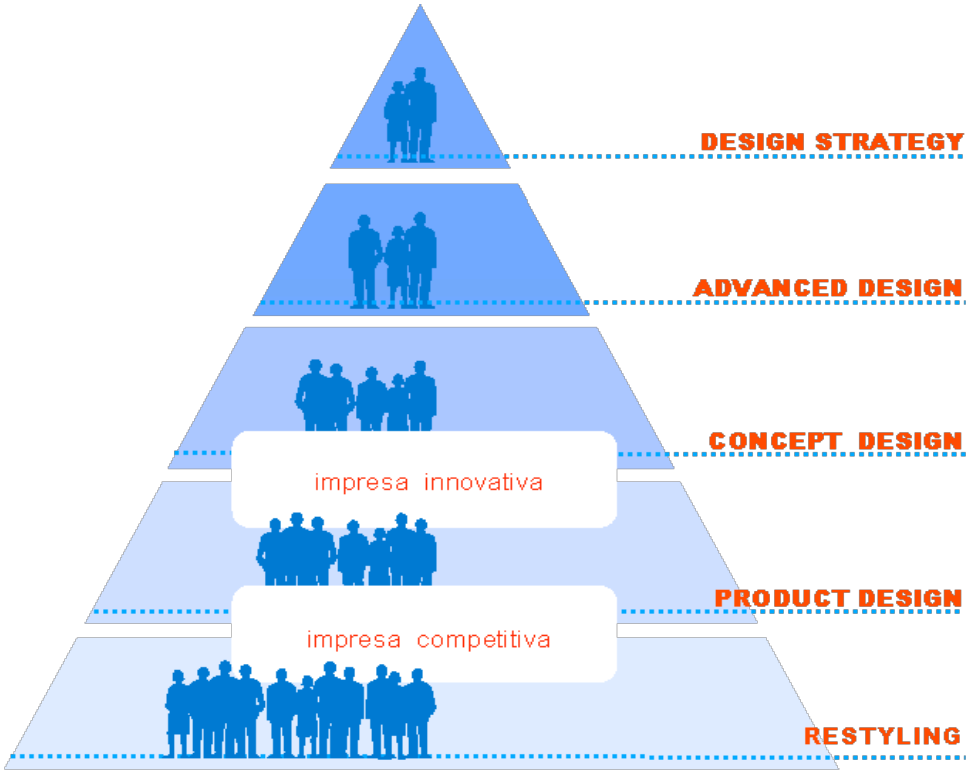
Gli stabilimenti di produzione localizzati nel mezzogiorno non hanno, generalmente, sezioni di ricerca e sviluppo.

Collegate direttamente alle grandi imprese automotive ci sono diverse Grandi imprese Piccole e Medie Imprese che costituiscono una filiera molto integrata e interdipendente.

Le PMI sono, però, di ridotta dimensione e non hanno risorse umane e infrastrutturali per fare ricerca

Ci sono masse critiche al di sotto delle quali la R&S non ha ragione di esistere.

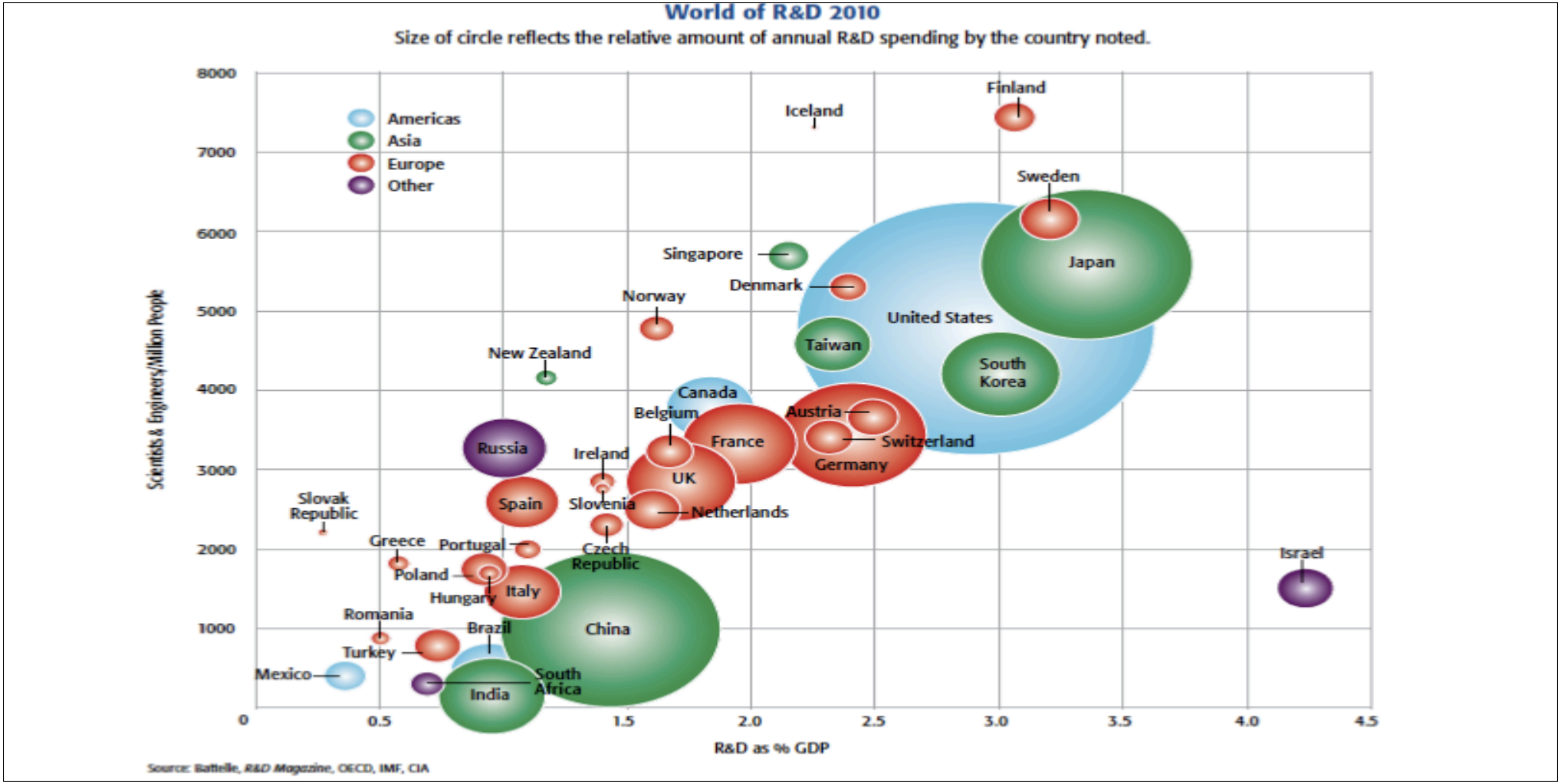
L'EVOLUZIONE



Il Design Process struttura il percorso creativo in fasi distinte:

- dalla definizione della strategia,
- all'analisi degli scenari di consumo e alla sperimentazione di concept,
- per arrivare allo sviluppo prodotto e al suo aggiornamento nel tempo.

La capacità di innovare rappresenta la sfida


World of R&D 2010
Size of circle reflects the relative amount of annual R&D spending by the country noted.
Scientists & Engineers/Million People
R&D as % GDP
Americas
Asia
Europe
Other
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
0.5
1.5
2.0
2.5
3.0
3.5
4.0
4.5
Finland
Iceland
Sweden
Singapore
Japan
Denmark
Norway
United States
Taiwan
South Korea
New Zealand
Canada
Belgium
Austria
France
Switzerland
Germany
Russia
Ireland
UK
Spain
Slovenia
Netherlands
Slovak Republic
Greece
Portugal
Czech Republic
Poland
Hungary
Italy
Israel
Romania
Brazil
China
Turkey
Mexico
South Africa
India
Source: Battelle, R&D Magazine, OECD, IMF, CIA

Opportunità e minacce per l'automotive in Italia

Opportunità

- Consolidamento del settore, con conseguente consolidamento della filiera dei componentisti;
- Tendenza verso la flessibilità nel manufacturing, la customizzazione del prodotto ed il superamento del fordismo (con filiere flessibili e strategicamente integrate, quindi più adatte alla struttura industriale italiana)
- Acquisizione di uno sbocco potenziale sul mercato USA a seguito dell'accordo FIAT CHRYSLER;

Minacce

- Competizione globale nei diversi paesi (l'OEM italiano FIAT è un competitor globale e non ha più rapporti privilegiati con il fornitore italiano);
- Nella struttura dell'industria automotive italiana mancano componentisti di primo livello (la componentistica italiana non guida l'evoluzione tecnologica);
- Frammentazione delle imprese e sottocapitalizzazione;
- L'innovazione ha sempre più caratteristiche sistemiche (e l'impresa italiana fatica a lavorare in un sistema…);
- Le piccole imprese italiane non ce la fanno a fare il salto verso i mercati globali (e quindi perdono

GLI SCENARI

I driver competitivi determinanti per il futuro della filiera automotive a livello mondiale sono:

-la crescita dei mercati emergenti e l'affacciarsi di una nuova generazione di consumatori: più giovani nei nuovi mercati e, in generale, più sofisticati, figli della 'generazione internet';

-il consolidamento dei player, in un'ottica di crescente globalizzazione e di potenziamento degli investimenti in R&S,

-le sfide ecologico-normative, in vista di uno sviluppo sostenibile, che tenga conto anche del fenomeno dell'urbanizzazione accelerata.

GLI SCENARI

La maggiore attenzione ai temi della sicurezza e dell'ambiente, con ricadute dirette sui consumi, emissioni, modalità di dismissione, riciclo o riutilizzo dei prodotti richiede che la competitività si ricerca attraverso:

•la trasformazione dei vincoli ambientali in leve di competitività, soprattutto in vista di prossimo norme più severe anche nei paesi emergenti, a causa dei crescenti costi dell'energia e dei problemi locali e globali di inquinamento;

•la riduzione dei tempi e dei costi di sviluppo dei nuovi prodotti;

•la riorganizzazione dei processi aziendali per aumentarne l'efficienza (es. creazione di una filiera omogenea ed eccellenza nell' integrazione prodotto/processo)

La Filiera automotive deve, quindi, lavorare sulla la crescita dimensionale e il potenziamento degli investimenti tecnologici, degli investimenti in R&S e dell'internazionalizzazione

UNA POLITICA INTEGRATA PER AUTOMOTIVE ITALIA

E' indispensabile che l'Italia esprima una politica industriale organica ed articolata per l'Automotive

La logica è quella di i affrontare in maniera integrata e verticale i nodi dello sviluppo industriale che fanno riferimento al settore;

Il sistema delle imprese è:

•disponibile a definire le sfide del settore automotive

•favorevole ad uno sforzo di coordinamento tra le diverse amministrazioni coinvolte e intende partecipare attivamente all'iniziativa

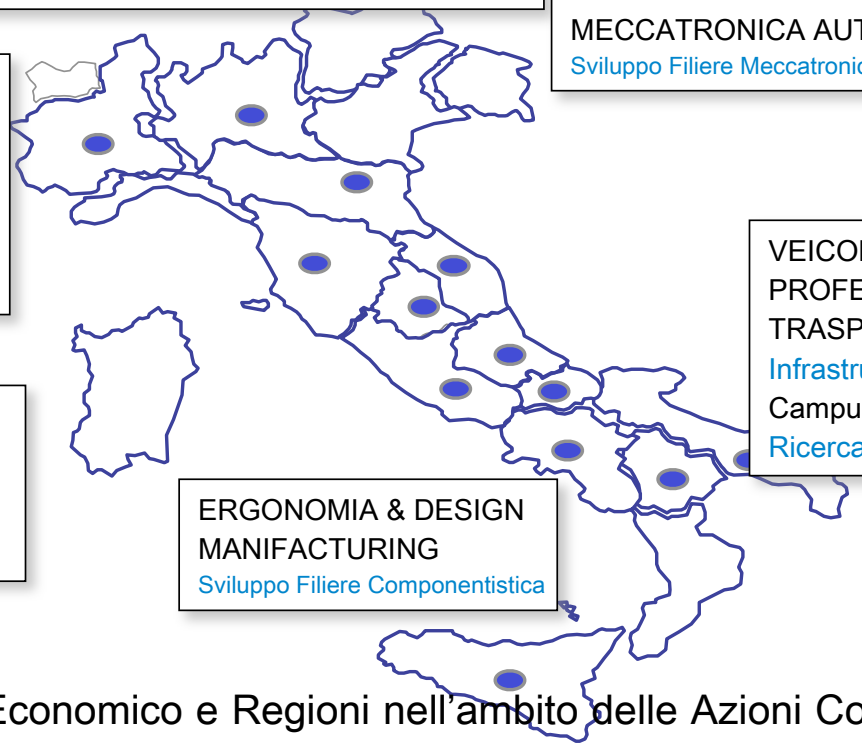
E' indispensabile il coordinamento delle amministrazioni NAZIONALI E REGIONALI (MIUR-MISE-COESIONE) cui fanno capo i diversi aspetti delle politiche di sviluppo e i relativi strumenti per studiare e realizzare un **Piano per l'innovazione nel settore automotive in Italia.**

PROGRAMMA SISTEMA AUTOMOTIVE ITALIA E LA PROPOSTA DELLE REGIONI

INFOMOBILITA' & SICUREZZA
Qualificazione domanda pubblica

MECCATRONICA AUTOMOTIVE
Sviluppo Filiere Meccatronica

PIATTAFORMA AUTOMOTIVE PIEMONTE
1.Sviluppo di motorizzazioni a basso impatto ambientale
2.Nuovi materiali per l'alleggerimento del veicolo
3.Riduzione delle perdite e recupero energetico a bordo veicolo



VEICOLI COMMERCIALI & PROFESSIONALI PER TRASPORTO MERCI
Infrastrutture
Campus Innovazione Automotive
Ricerca servizi avanzati

PROGETTO "DOPPIO ZERO" VEICOLI ELETTRICI
Realizzazione Prototipi in larga scala e sperimentazione nuove modalità di trasporto

ERGONOMIA & DESIGN MANIFACTURING
Sviluppo Filiere Componentistica

•Invitalia, Ministero Sviluppo Economico e Regioni nell'ambito delle Azioni Connesse previste nello schema di Industria 2015, hanno definito, sulla base di una iniziativa avviata da Confindustria, le aree tematiche per il settore automotive

IL CONTRATTO DI RETE

Il 6 dicembre è stato sottoscritto il Contratto di Rete Automotive Italia con l'obiettivo è costruire un sistema automotive Italia capace di:

•contribuire a migliorare la competitività complessiva

•supportare i decisori pubblici nell'attivazione di politiche mirate.

Aderiscono circa 60 aziende con 5.000 dipendenti.

Gli obiettivi principali sono:

•sostenere le imprese partecipanti alla definizione di programmi congiunti di ricerca ed innovazione e favorire la condivisione dei progetti d'investimento

•fornire supporto tecnico alle imprese nel processo di internazionalizzazione

•esercitare in comune un'attività di erogazione alle imprese partecipanti di servizi

•promuovere forme di cooperazione commerciale

IL CONTRATTO DI RETE: LA GOVERNANCE

Comitato di gestione costituito dai componenti nominati in rappresentanza delle diverse aree territoriali regionali in cui hanno sede operativa le imprese partecipanti.

Le aziende sono localizzate prevalentemente in Abruzzo, Campania, Basilicata e Puglia.

E' in corso un'azione di marketing per allargare la partecipazione anche alle regione del centro-nord

Il Comitato di gestione predispone il piano annuale di attività, il bilancio previsionale, il rendiconto dell'attività svolta e la relativa situazione economica di gestione.

L'Assemblea dei partecipanti approva i piani e programmi e nomina il Comitato di gestione ed il suo Presidente stabilendo poteri e limiti per i compiti e rappresentanza e sostituisce gli stessi nei casi di scadenza di durata della carica, dimissioni o revoca per giusta causa.