

Le trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano

EXECUTIVE SUMMARY

L'industria automotive si trova nel pieno di una transizione che ne ridefinirà perimetro e assetti, come dimostrano gli **imponenti piani di investimento** messi in cantiere da tutti i costruttori. Secondo le più recenti stime, elaborate partendo dalle strategie delle maggiori Case automobilistiche, gli stanziamenti complessivi per l'elettrificazione raggiungeranno quota 1.160 miliardi di euro nel mondo entro il 2030.

A livello globale, il comparto si è dovuto misurare negli ultimi anni con le conseguenze della pandemia, del conflitto russo-ucraino e dei colli di bottiglia per le materie prime. Un duro colpo per la filiera auto italiana, reduce già da una decrescita pluridecennale.

LA FILIERA AUTO ITALIANA

Dall'analisi delle serie storiche, emerge in modo chiaro che **la contrazione del mercato e della filiera auto nazionale affonda le radici molto indietro nel tempo**. Nel 1989 la produzione annua di automobili si attestava a 1.971.969 unità, contro le 1.410.459 del 1999, le 661.100 del 2009, le 542.472 del 2019 e le 442.407 del 2021.

Andamento simile per le immatricolazioni, passate dalle 2.296.784 del 1989 alle 1.458.313 del 2021, e per gli occupati del settore. Questi ultimi, tra il 1998 e il 2008, decennio di massimo sviluppo per le motorizzazioni endotermiche, sono crollati in particolare da 177.419 a 144.890, arrivando ad attestarsi nel 2018 a quota 140.804. Il 21% in meno rispetto a 20 anni prima.

Dati che evidentemente slegano l'andamento del comparto dalle dinamiche meramente tecnologiche, segnalando l'urgenza di **un attento lavoro per la tutela e il rilancio di una filiera vitale per il Paese**, da rendere a prova di futuro.

	1998	2008	2018
AUTO PRODOTTE	1.402.382	659.221	673.196
OCCUPATI	177.419	144.890	140.804
IMMATRICOLAZIONI	2.363.995	2.161.359	1.911.056

Per un settore avvitato in un lungo e progressivo ridimensionamento, la transizione energetica, se adeguatamente accompagnata, può rappresentare **un'opportunità unica per frenare e invertire il trend**. La decarbonizzazione dei consumi e la riduzione delle emissioni climalteranti si è estesa in modo naturale al settore dei trasporti e l'evoluzione tecnologica ha trovato nell'elettrico a batteria la soluzione più efficiente ed economicamente sostenibile.

IL METODO DELL'ANALISI

In questo quadro, l'obiettivo dell'analisi è valutare gli effetti della transizione energetica sulla filiera auto nazionale, con focus sui riflessi occupazionali. La materia, di massima rilevanza, è stata già al centro di altri studi, basati su metodologie tuttavia non più esaustive nell'attuale contesto in vorticoso evoluzione, che richiede **un'analisi più minuziosa della filiera**.

Le ricerche basate solo sui tradizionali codici ATECO automotive non riescono infatti a intercettare tutte le nuove attività e competenze connesse allo sviluppo della mobilità elettrica. Per superare questo limite, sono stati quindi definiti in maniera analitica 19 macro moduli caratteristici dell'ecosistema auto italiano, a cui fanno riferimento 127 componenti elementari (dai pistoni ai cablaggi).

Questo inedito grado di dettaglio ha consentito di scandagliare il portafoglio prodotti delle singole aziende per definire un nuovo indicatore, in grado di **misurare la correlazione di ciascuna azienda con i powertrain elettrici**. Tale indice ha così permesso di stimare il livello di rischio di ogni azienda in base alla compatibilità del suo portafoglio prodotti con i veicoli elettrici (BEV).

La mappatura, in continua evoluzione, censisce allo stato **2.400 imprese** fornitrici a vario livello degli OEM (Tier 1 e Tier 2) a cui fanno capo circa **280.000 occupati**, con una rilevante concentrazione nelle Regioni del Nord-Ovest (oltre il 60%) e con una maggioranza di piccole realtà (oltre il 30% con fatturato inferiore a 5M€).

Partendo da questa fotografia, il database è stato quindi interrogato per identificare le aziende che offrono componenti dedicati ai veicoli endotermici, dividendole in base al livello di rischio tecnologico: alto per chi produce esclusivamente componenti per motori endotermici (ICE), basso per chi ha un portafoglio che comprende anche componenti invariati rispetto all'alimentazione o dedicati ai veicoli elettrici.

Procedendo per gradi, l'estrazione rileva che gli occupati delle imprese integralmente dedicate ai motori endotermici, quindi a rischio maggiore, **sono complessivamente 14.000**. Di questi, il 40% lavora per aziende di grandi dimensioni.

Una volta identificate le imprese e gli occupati toccati dalla transizione, l'analisi ha inquadrato poi le 107 imprese operative già oggi nel segmento dei powertrain elettrici, **che impiegano 22.000 persone con un fatturato di circa 7 miliardi di euro**. Questo peraltro è solo un primo risultato, che potrebbe aumentare a seguito di ulteriori analisi più approfondite sulle nuove produzioni e, soprattutto, sulle imprese che già stanno investendo in nuove attività.

LO SCENARIO AL 2030

Per costruire degli scenari occupazionali al 2030, occorre poi considerare che i nuovi posti di lavoro non saranno limitati alle sole realtà che già fanno parte dell'attuale ecosistema della mobilità elettrica. Un ruolo chiave sarà quello delle nuove attività al servizio di questa filiera. Sono in costante aumento infatti le **iniziative manifatturiere collaterali che possono contribuire in modo particolarmente rilevante alla creazione di nuovi posti di lavoro**. Il

tutto garantendo anche una maggiore solidità della filiera e una riduzione della dipendenza dalle forniture extra Ue.

Un esempio lampante sono le batterie. A titolo esemplificativo, considerando gli impianti già previsti in Italia e la media di occupati per GWh degli stabilimenti esistenti, solo per questo comparto si stima ad oggi la creazione di 4.000 nuovi posti di lavoro diretti.

Quella degli accumulatori è solo una delle sotto filiere collegate allo sviluppo della mobilità elettrica, e può spaziare tra l'altro dalla lavorazione dei materiali al riciclo, attività quest'ultima in cui **l'Italia vanta un'esperienza tale da poter ambire a un ruolo di leadership internazionale**. Oggi ancora non sono mappate le ricadute positive di questi segmenti, ma è del tutto evidente che i relativi benefici occupazionali verrebbero vanificati in assenza delle condizioni abilitanti in grado di attrarre nuovi investimenti.

Per isolare l'effetto della transizione elettrica sugli occupati automotive italiani, e per rendere l'analisi comparabile con gli altri studi esistenti, sono state usate come basi le risultanze del report BCG su dati IHS Markit/S&P al 2030 per quanto concerne tre variabili:

- La reattività degli occupati dedicati alla produzione di componenti per motori endotermici;
- La produzione totale e il mercato europeo;
- La produzione di veicoli elettrici in Europa.

Queste assunzioni sono state poi integrate con altre quattro ipotesi di base:

- Una sostanziale equidistribuzione degli occupati tra i prodotti in portafoglio di ogni azienda;
- Una proporzionalità diretta tra il rischio aziendale e il numero di componenti dedicate all'endotermico;
- L'invarianza dell'esposizione della filiera della componentistica italiana verso i committenti europei;
- La non contabilizzazione del contributo occupazionale positivo del comparto infrastrutture ed energia collegato alla mobilità elettrica.

L'applicazione di queste ipotesi ha consentito quindi di **calcolare la reattività degli occupati** delle imprese del database non solo a livello di azienda, ma anche per i singoli prodotti.

Con i $\frac{3}{4}$ degli occupati della filiera dedicati oggi a produzioni non esclusive per i powertrain endotermici, dall'analisi emerge che sarebbe sufficiente al 2030 un marginale incremento di queste attività trasversali per compensare anche un dimezzamento dei lavoratori destinati unicamente ai motori tradizionali.

Approfondendo il ragionamento con le ipotesi di reattività assunte, **l'impatto occupazionale complessivo al 2030 risulta addirittura positivo, con un incremento del 6% degli occupati totali della filiera**. Numeri a cui si potrebbero peraltro sommare i circa 7.000 nuovi posti di lavoro al 2030 stimati da BCG per il comparto infrastrutture ed energia al servizio della mobilità elettrica, che per chiarezza si è deciso però di contabilizzare a parte.

TIPO DI PRODUZIONE	IMPATTO	OCCUPATI 2020	OCCUPATI 2030	VARIAZIONE
Specifica ICE	Alto	14.139	8.285	-41,4% (-5.854)
ICE + BEV	Medio, basso	43.511	25.824	-40,6% (-17.687)
Specifica o compatibile BEV	Nessuno	214.998	239.819	+11,5% (+24.821)
TOTALE		258.509	273.928	+6% (+15.419)

In un quadro che vede quindi già oggi una minoranza degli occupati automotive dedicata a componenti rivolti solo al powertrain endotermico, appare evidente che i veri rischi non dipendono dalle tecnologie di trazione, ma dalle più alte dinamiche di mercato. Si rende quindi indispensabile per salvaguardare il lavoro e l'industria **governare la transizione seguendo due direttrici.**

Laddove è presente un rischio tecnologico, ossia per le produzioni specifiche per la propulsione endotermica, è necessario costruire una fotografia esaustiva degli occupati, in termini di età e competenze, nonché degli asset delle imprese, per supportare R&D di nuovi prodotti e formare la quota minoritaria di lavoratori attivi in questo segmento nel 2030.

Quanto ai più trasversali rischi di mercato, è fondamentale fornire supporto alle imprese della filiera per aiutarle a fronteggiare le criticità connesse a eventuali contrazioni della produzione e della domanda, ma anche per renderle competitive verso i concorrenti europei e globali (favorendo la crescita dimensionale attraverso acquisizioni e fusioni, supportando sviluppi collaborativi con altre imprese, agevolando l'internazionalizzazione, ecc).

CONCLUSIONI

I cambiamenti tecnologici a cui il settore automotive sarà soggetto sono un unicum nella sua storia ultracentenaria e, tutt'altro che marginali, saranno le modalità con cui i vari Stati riusciranno a industrializzare le nuove tecnologie, con **l'obiettivo prioritario di minimizzare l'esposizione verso Paesi esteri.**

Parlare di numeri è indispensabile, specialmente quando dietro alle percentuali ci sono persone che potrebbero trovarsi in difficoltà lavorative, ma bisogna evitare l'errore di considerare i numeri come l'unico dato meritevole di essere diffuso.

Un concetto che vale la pena sottolineare è che nessuno studio sulla filiera conclude che si possano ridurre gli impatti occupazionali opponendosi a una transizione tecnologica già avviata in un mercato globale. Al contrario, tutti sono concordi sull'importanza di **accompagnare il cambiamento attraverso la formazione**, guidando le imprese verso i nuovi paradigmi della mobilità e creando le condizioni affinché l'ecosistema industriale possa crescere in modo organico e sostenibile.

Non esistono soluzioni semplici ma appare imprescindibile una visione olistica ed è con questa finalità che è stato messo a punto nel presente studio **un nuovo approccio all'analisi della filiera**, attraverso una metodologia e degli strumenti scientificamente accurati, aggiornabili e flessibili.

La conclusione di questo lavoro, che vede per la prima volta in Italia l'impegno di un'università pubblica per l'analisi scientifica della filiera e delle sue prospettive, passa quindi il testimone dell'attività di ricerca a un nuovo soggetto, **l'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano**, creato con lo scopo di prendere in carico il metodo e gli asset sviluppati, per implementarli con il supporto e la guida di stakeholder qualificati che possano accompagnarne l'operato.

Grazie alla cura e alla competenza dei soggetti che proseguiranno l'attività, operatori e policy maker avranno a disposizione uno strumento costantemente aggiornato in grado di aiutarli a cogliere nel modo più efficace tutte le opportunità che questa rivoluzione tecnologica può offrire all'ecosistema industriale italiano.

RACCOMANDAZIONI

La conoscenza quanto più puntuale possibile della filiera è un punto nodale per porre in essere azioni efficaci che, a livello politico, non possono prescindere da un contributo dell'Europa.

Per quanto sia quindi estremamente importante agire a livello comunitario, con l'obiettivo di ottenere **maggiore flessibilità nell'utilizzo dei fondi**, ridurre le limitazioni esistenti per il loro uso e spronare azioni che attraggano investimenti extra Ue, è altrettanto indispensabile operare a livello nazionale.

Non si può quindi ignorare una doverosa **revisione degli strumenti di sostegno** esistenti facilitandone l'utilizzo e, soprattutto, supportando le piccole aziende nell'accesso a queste risorse. Parallelamente, è imprescindibile dotare i policy maker di strumenti che evidenzino **le competenze richieste dalla transizione** e, di conseguenza, stimolare una revisione dei percorsi formativi esistenti, creando altresì le condizioni per attrarre competenze dall'estero.