



FILIERA AUTOMOTIVE E DINAMICHE DI SVILUPPO TERRITORIALE

1. Introduzione

La presenza della filiera automotive in Puglia ha una storia lunga, incentrata su grandi gruppi industriali localizzati prevalentemente nell'area di Bari-Modugno, Lecce e Foggia e da una rete di imprese di subfornitura¹.

Nel corso degli anni, la Regione Puglia ha prestato attenzione alla “manutenzione” e allo sviluppo della filiera sostenendo progetti di ricerca e sviluppo e di ammodernamento degli asset materiali attraverso i diversi strumenti di incentivazione, in particolare: Contratti di Programmi e Programmi Integrati di Agevolazione per medie e piccole imprese.

La filiera automotive è interessata da grandi trasformazioni, che hanno subito un'accelerazione con i nuovi orientamenti programmatici della Commissione UE insediatisi nel dicembre 2019, con il lancio del Green Deal Europeo². Questa strategia si è posta diversi obiettivi di medio-lungo periodo (2050) tra i quali: impatto climatico zero che hanno importanti connessioni con le modalità di trasporto e le forme di mobilità delle persone e delle merci. Infatti, l'obiettivo è quello di ridurre le emissioni prodotte dai trasporti di circa il 90%-100% entro il 2050³.

Il perseguimento della riduzione delle emissioni climaticamente impattanti dovrà realizzarsi con il passaggio dall'auto a combustione fossile (benzina, diesel, Gpl) all'auto elettrica e anche allo sviluppo di altre soluzioni tecnologiche coerenti con il processo di decarbonizzazione del settore secondo la logica di “neutralità tecnologica” (idrogeno e biocarburanti, ad esempio). Questi obiettivi, a livello nazionale, sono stati definiti sia come cronoprogramma, sia per gli aspetti quantitativi nel Piano della Transizione Ecologica, approvato nel luglio del 2021⁴. Il Piano, con riferimento alla mobilità sostenibile prevede che “la filiera industriale dell'automotive deve accelerare nello sviluppo di modelli convenienti, maturi nelle tecnologie e con adeguata capacità di accumulazione di energia (batterie)” (pag. 37 dell'allegato alla delibera CITE). Questi orientamenti hanno un correlato operativo anche nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, tramite il sostegno della domanda pubblica verso la mobilità elettrica.

¹ Cfr. ARTI (2020) L'automotive in Puglia, Outlook Report, n.1/2020

² Commissione UE (2019) Il Green Deal Europeo, Com (2019) – 604 Final, Bruxelles 11.12.2019

³ Nel 2035 non dovrebbero essere più prodotte auto a combustione fossile (benzina, diesel e Gpl) nell'UE, secondo il cronoprogramma della Commissione (*pacchetto Fit for 55 – riduzione delle emissioni di almeno il 55% entro il 2030*). Il Parlamento Europeo ha approvato lo stop della produzione di auto a benzina, diesel, Gpl e ibride entro il 2035 nella seduta dell'8 giugno 2022. Inoltre, è stata approvata anche la deroga sulle emissioni dal 2030 al 2036 per i piccoli produttori di auto e furgoni (cosiddetto “*salva Motor Valley*”). È aperto il negoziato per un accordo finale tra Parlamento, Commissione e Consiglio Europeo.

⁴ Delibera del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica del 28 luglio 2021.

Il processo di transizione verso altre forme di tecnologie per la mobilità climaticamente compatibili richiede un flusso di investimenti di particolare rilevanza in questo decennio nella R&S, nelle nuove tecnologie, una nuova riorganizzazione della filiera delle forniture (produzione di batterie elettriche, produzione di materiali adeguati, ecc.), sviluppo dell'infrastruttura per lo sviluppo della mobilità alternativa a quella endotermica, formazione di risorse umane. Per quanto riguarda la riorganizzazione della filiera delle forniture, ad esempio, il gruppo di lavoro presso il Ministero dello Sviluppo Economico, insediato nella seconda metà del 2021 per monitorare gli effetti della transizione verso la mobilità alternativa a quella endotermica, ha individuato da un lato circa 101 aziende a forte rischio nel segmento benzina-diesel powertrain, con circa 26.000 dipendenti; dall'altro circa 40 aziende ad alto potenziale in sette mini filiere: connettività e analisi dei dati, guida autonoma, elettronica, batterie, motori elettrici, celle a combustibile, servizi connessi⁵.

La transizione è particolarmente sfidante per il tessuto produttivo della filiera nazionale e regionale, caratterizzato da una diffusa presenza di piccole e medie imprese che, in mancanza di sostegni pubblici adeguati, potrebbero non essere in grado di adeguare le proprie strategie⁶. Naturalmente, questi cambiamenti hanno un impatto sull'occupazione con effetti differenti tra breve e medio periodo. Infatti, nel breve periodo (due-tre anni) si prevede un saldo netto negativo tra occupazione persa a causa della chiusura e riconversione di imprese di fornitura e quella creata dalle nuove tecnologie di produzione, da nuove opportunità di sviluppo produttivo per le PMI, dalla nascita di nuove imprese orientate alle forme di mobilità alternativa a quella endotermica. Nel processo di breve periodo può incidere in maniera positiva anche lo sviluppo della produzione di energia non fossile a costi accessibili e una rete infrastrutturale di ricarica più efficiente⁷. Nella recente assemblea dell'ANFIA, l'Associazione Nazionale della filiera Industria Automobilistica, è stato sottolineato come nel breve periodo sono a rischio circa 75.000 posti di lavoro e 450 imprese della filiera, in mancanza di sostegni adeguati sotto il profilo della domanda e dell'offerta (costo energia, infrastrutture di ricarica, ecc.)⁸. Di recente ci sono stati gli annunci di Bosch e Marelli per circa 1.250 esuberanti, di cui almeno 700 nell'area di Bari. Per sostenere la filiera dell'automotive il Governo ha previsto un intervento di circa 8,7 miliardi di euro fino al 2030⁹.

⁵ Cfr. Il Sole24ore del 17 gennaio 2022 - Mappa Mise sull'automotive: a rischio 101 Componentisti, di Carmine Fotia.

⁶ Moretti A, Zirpoli F, (2021) Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021, Ca'Foscari Edizioni. Gli autori sostengono che per *“adeguarsi agli ambiziosi target del Green Deal europeo, in meno di dieci anni centinaia di aziende della componentistica dovranno reinventarsi con nuovi prodotti e nuove attività, rivoluzionando i piani produttivi e investendo sulla formazione del capitale umano”*, pag. 15-16, op. cit.

⁷ Cfr. CLEPA (2021) Electric Vehicle Transition Impact Assessment Report 2020 – 2040. A quantitative forecast of employment trends at automotive suppliers in Europe. <https://clepa.eu/wp-content/uploads/2021/12/Electric-Vehicle-Transition-Impact-Report-2020-2040.pdf>. Parlamento Europeo (2021) The Future of the EU Automotive Sector, ottobre 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/695457/IPOL_STU\(2021\)695457_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/695457/IPOL_STU(2021)695457_EN.pdf).

⁸ Cfr. Relazione del Presidente ANFIA Paolo Scudieri all'Assemblea dell'Associazione il 31 maggio a Firenze. Il Gruppo di lavoro presso il Ministero dello Sviluppo economico aveva individuato ad inizio del 2022, circa 100 imprese della componentistica fortemente a rischio. Cfr Sole 24ore del 17 febbraio 2022.

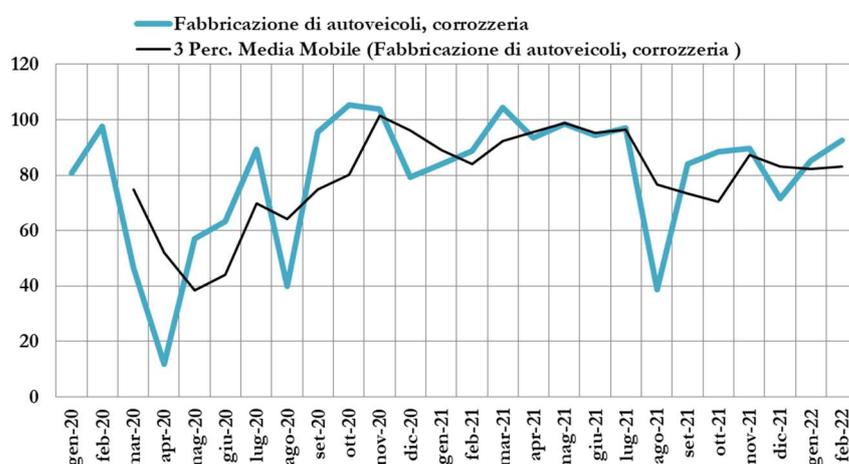
⁹ Decreto Legge n. 17 del 1 marzo 2022, convertito con modificazioni dalla L. 27 aprile 2022 n. 34.

2. Produzione e immatricolazioni dei veicoli: il quadro nazionale

La produzione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, dopo una forte contrazione nel 2020, ha visto una certa ripresa nel corso della prima metà del 2021, successivamente si è attestata su valori superiori a quelli registrati nel 2020, ma inferiori a quelli del primo semestre 2021. Considerando la media mobile a tre mesi, dalla seconda metà del 2021, la produzione risulta inferiore di circa il 20% rispetto al 2015 (anno base dell'indice)¹⁰.

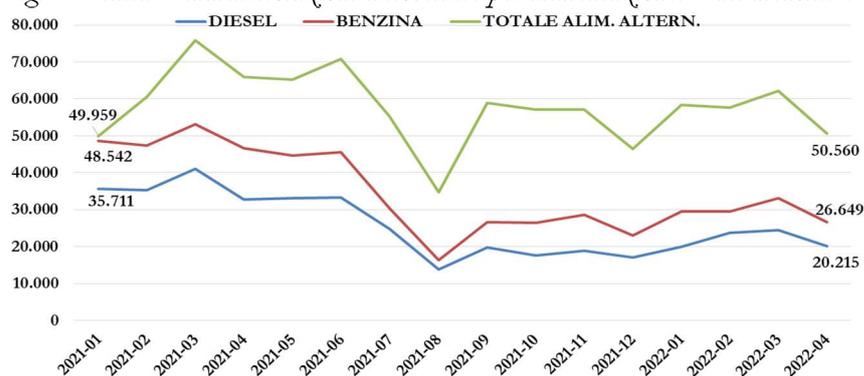
Le immatricolazioni di auto si riducono nel periodo 1 quadrimestre del 2022 rispetto allo stesso periodo del 2021 di circa il 26,5%, secondo i dati ANFIA¹¹, passando da circa 592.000 unità a circa 436.000.

Fig. 1 - Indice di produzione industriale a livello nazionale - Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi - dati corretti per effetto del calendario. Base 2015=100. Dati mensili, media mobile a tre mesi.



Fonte: ANFIA su dati Istat

Fig. 2 - Italia - Immatricolazioni autovetture per alimentazione. Dati mensili. Valori assoluti



Fonte: ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

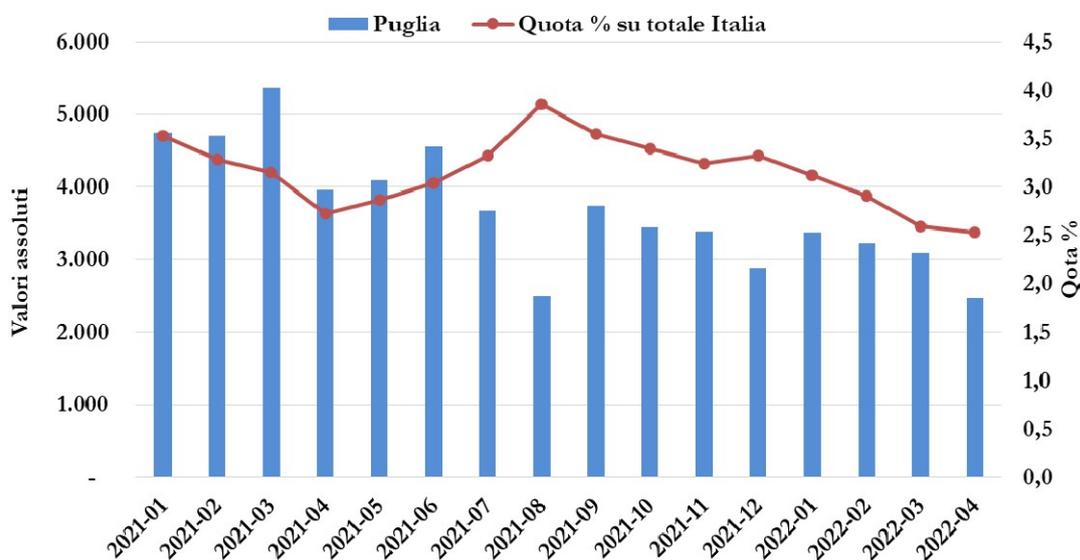
¹⁰ ANFIA – Dati statistici – Produzione - settore industriale automotive Italia – produzione industriale, ordinativi, fatturato, estrazione 24 maggio 2022. <https://www.anfia.it/it/dati-statistici/settore-industriale-automotive-italia>.

¹¹ ANFIA – Dati statistici – Immatricolazioni Italia – Autovetture - Struttura di mercato – estrazione 24 maggio 2022. <https://www.anfia.it/it/dati-statistici/immatricolazioni-italia>.

Tuttavia, la contrazione ha riguardato soprattutto le immatricolazioni di auto con alimentazione diesel e benzina (circa il 39% in meno nel periodo considerato), mentre nettamente inferiore è stata la contrazione per le auto con alimentazione alternative (circa 9,4% in meno nel periodo). A seguito di questi andamenti differenziati, le quote di mercato delle immatricolazioni di auto sono passate dal 32,7% delle auto diesel nel 2020 al 22,2% nel 2021. Le auto a benzina sono passate dal 37,8% al 30%, mentre le auto con alimentazione alternativa alle prime due sono passate dal 29,4% al 47,9% nel 2021.

Per quanto riguarda la Puglia, le immatricolazioni di auto si riducono nel periodo 1 quadrimestre del 2022 rispetto allo stesso periodo del 2021 di circa il 35,2%, secondo i dati ANFIA¹², passando da 18.763 unità a 12.150. Le quote di mercato delle auto immatricolate sono rimaste stazionarie tra il 2020 e il 2021 intorno al 3,2% del totale nazionale.

Fig. 3 - Puglia - Immatricolazioni autovetture. Dati mensili. Valori assoluti e quota % su totale nazionale. Valori assoluti asse sx e quota percentuale su totale nazionale asse dx



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ANFIA

3. Struttura automotive in Puglia

L'analisi della filiera automotive in Puglia ha preso in considerazione il comparto manifatturiero e quello dei servizi commerciali strettamente connessi. A partire dal comparto *core*, si sono classificati i comparti *a monte* (nel manifatturiero) e *a valle* (servizi commerciali connessi con la mobilità veicolare). Nella seguente tabella sono evidenziati le tipologie delle attività e i corrispondenti gruppi in base al codice ATECO di riferimento.

¹² ANFIA – Dati statistici – Immatricolazioni Italia – Autovetture - Struttura di mercato – Dati regionali - estrazione 24 maggio 2022. <https://www.anfia.it/it/dati-statistici/immatricolazioni-italia>.

Schema 1 - Classificazione delle attività della filiera automotive, per gruppi di codici ATECO

Tipologia di attività	Gruppi di attività per codici Ateco di riferimento
Attività a monte	221: fabbricazione di articoli in gomma; 261: fabbricazione di componenti elettronici e schede elettroniche; 272: fabbricazione di batterie di pile e accumulatori
Attività core	291: fabbricazione di autoveicoli; 292: fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 293: fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori
Attività a valle	451: commercio di autoveicoli; 452: manutenzione e riparazione di autoveicoli; 453: commercio di parti e accessori

Elaborazioni IPRES (2022)

Complessivamente la filiera automotive pugliese ammonta a circa 7 miliardi di euro di fatturato, circa 1,2 miliardi di valore aggiunto al costo dei fattori e circa 29.300 addetti (la tipologia *core* è pari a 6.448 addetti). Il comparto *core* rappresenta il 34% del fatturato, il 45% del valore aggiunto e il 22% degli addetti della filiera. Con riferimento ai risultati economici delle imprese a livello regionale il comparto *core* rappresenta circa l'8,4% del valore aggiunto al costo dei fattori (simile alla quota del fatturato) e il 4,5% degli addetti totale del manifatturiero. L'intera filiera rappresenta il 7,3% del fatturato, il 5% del valore aggiunto e il 4,1% degli addetti del totale regionale.

Tab. 1 - Puglia: Fatturato, valore aggiunto e addetti della filiera automotive. Valori assoluti in euro. Anno 2019; variazioni percentuali 2019/2014

	Core	Monte	Valle	Totale
Fatturato (migliaia di euro)	2.420.809	316.523	4.338.251	7.075.583
Valore Aggiunto al costo dei fattori (migliaia di euro)	516.280	80.847	559.196	1.156.323
Addetti	6.448	1.480	21.378	29.306
	Variazione % rispetto al 2014			
Fatturato	25,8	27,9	56,9	43,3
Valore Aggiunto	10,1	13,0	38,9	22,6
Addetti	5,9	-6,6	11,9	9,4

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Risultati economici delle imprese

Sotto il profilo dinamico, la filiera automotive evidenzia tra il 2014 e il 2019 (anno pre-covid) una crescita sostenuta: del 43,3% in termini di fatturato, del 22,6% in termini di valore aggiunto al costo dei fattori e del 9,4% in termini di addetti. La crescita complessiva è il frutto di dinamiche differenti a livello di tipologie di attività della filiera. Infatti, una crescita superiore alle altre tipologie concerne la fase a *valle* (servizi commerciali di autoveicoli) per il fatturato, il valore aggiunto e gli addetti. Per la tipologia a *monte* si osserva addirittura una contrazione degli addetti di circa il 6,6% nel periodo considerato.

La filiera automotive rappresenta una quota pari al 4,6% del totale nazionale degli addetti (medesimo perimetro di attività), la tipologia di attività *core* rappresenta il 3,9% degli addetti a livello nazionale. Le Unità Locali rappresentano una quota superiore e questo si riflette

nella dimensione media delle stesse che è minore in Puglia rispetto al dato nazionale. Tuttavia, è da sottolineare come questo risultato è da attribuire alla minore dimensione delle Unità Locali della fase a *monte e valle*; mentre per la fase *core* la dimensione media delle Unità Locali in Puglia è nettamente superiore a quella media nazionale (circa 39% in più).

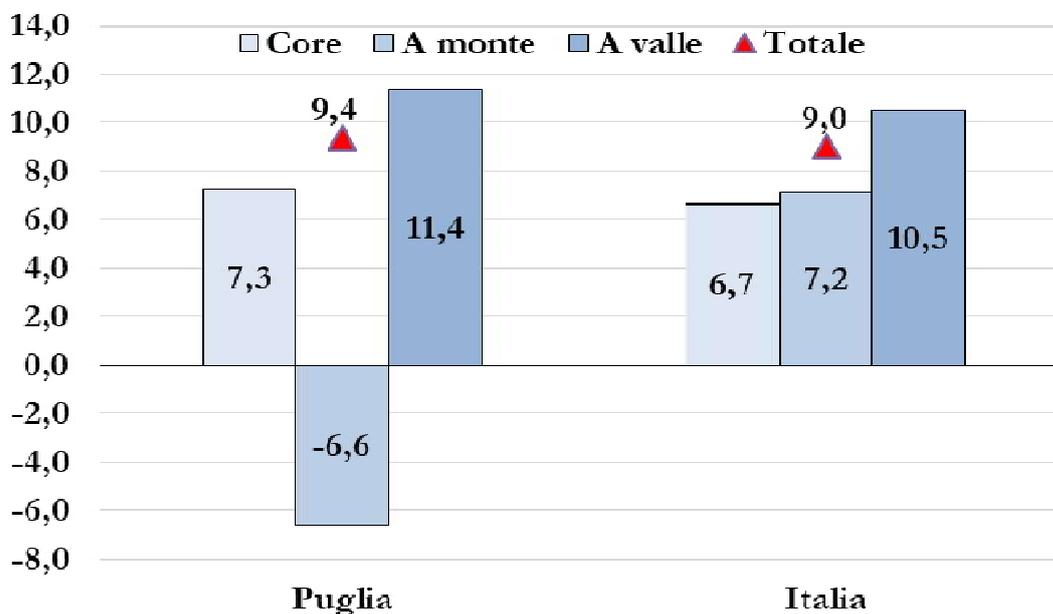
Tab. 2 - Puglia: Addetti e Unità locali nell'automotive. Valori assoluti – 2019. Variazioni percentuali 2019-2014

Attività automotive	Valori Assoluti		Quota % su Italia		Dimensione Media	
	Addetti	UL	Addetti	UL	Puglia	Italia
Core	6.448	83	3,9	2,8	78	56
A monte	1.480	125	1,8	2,6	12	17
A valle	21.380	8.845	5,6	7,4	2	3
Totale	29.309	9.053	4,6	7,1	3	5

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

Nel periodo 2014-2019 la Puglia rileva un tasso di crescita degli addetti nella filiera automotive leggermente superiore a quella media nazionale (9,4% contro il 9%). Questo risultato è da attribuire al maggior incremento degli addetti nelle tipologie *core* e *a valle*.

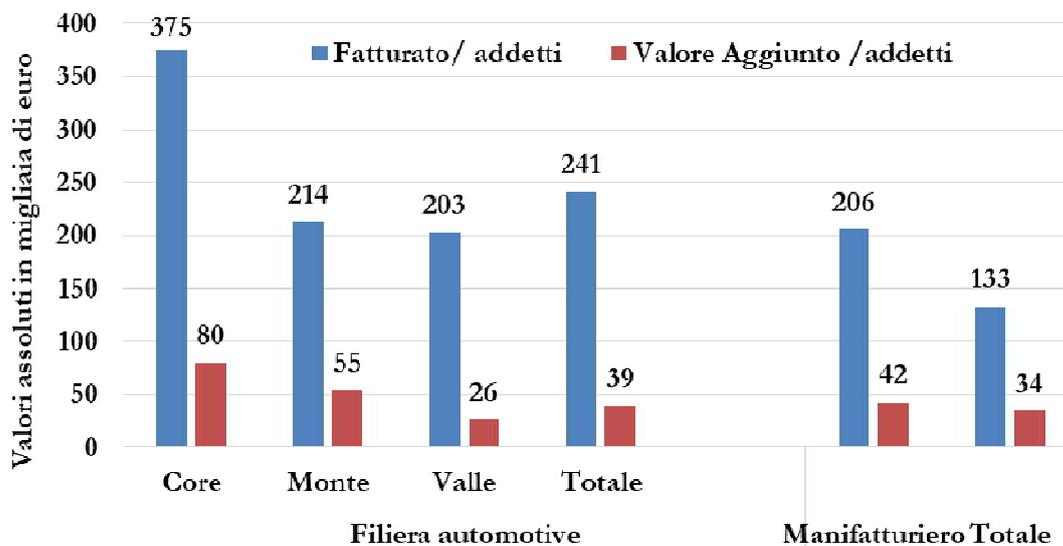
Fig. 4 - Variazione percentuale degli addetti nell'automotive. 2019-2014



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

Alcuni dei principali indicatori di produttività della filiera automotive pugliese - fatturato per addetto e valore aggiunto al costo dei fattori per addetto - mostrano valori nettamente superiori a quelli medi del settore manifatturiero e totale. Inoltre, all'interno della filiera, questi due indicatori mostrano valori nettamente superiori della tipologia *core*, rispetto alle altre due.

Fig. 5 – Puglia: Indicatori di produttività. Valori assoluti in migliaia di euro. Anno 2019



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Risultati economici delle imprese

L'analisi disaggregata a livello territoriale degli addetti nella filiera automotive rileva una forte concentrazione nella provincia di Foggia e nella Città metropolitana di Bari (pari al 61% del totale degli addetti). La provincia di Lecce, con 4.241 addetti, ha una incidenza di circa il 15,4%.

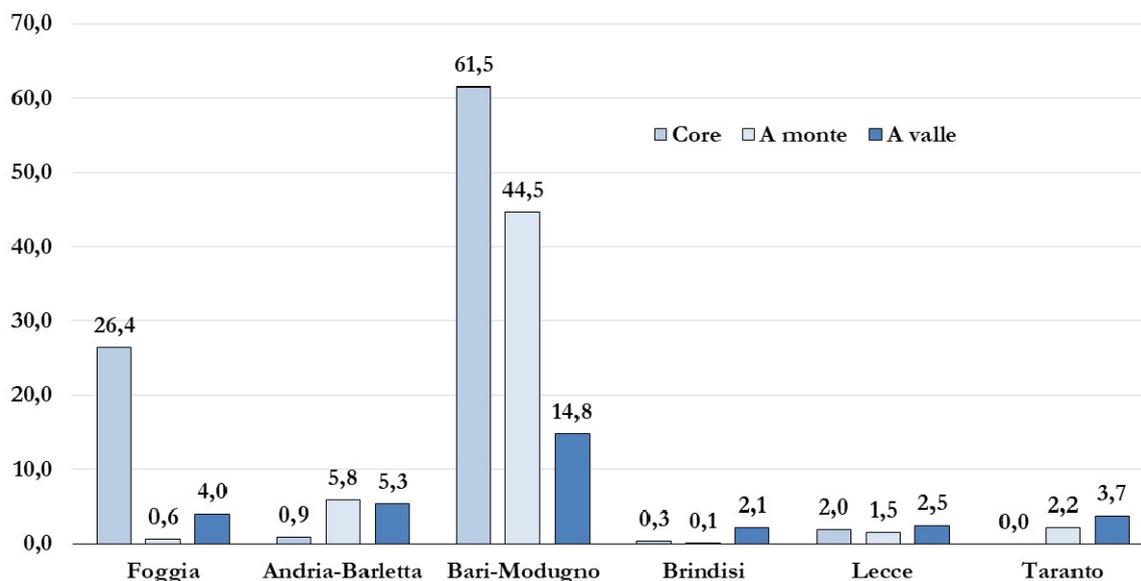
Con riferimento alla sola tipologia core, la province di Foggia e la Città metropolitana di Bari rappresentano il 95,4% del totale degli addetti nel medesimo perimetro di attività.

Tab. 3 – Puglia: Addetti nell'automotive nelle province, nella città metropolitana di Bari e nei centri capoluoghi- Valori assoluti - 2019

Province, Città metropolitana e centri capoluoghi di provincia	Core (a)	A monte (b)	A valle (c)	Totale d= a+b+c	Core/ Totale manifatturiero	d/totale addetti
Foggia	1.728	219	2.808	4.755	12,0	4,5
<i>Foggia</i>	<i>1.703</i>	<i>9</i>	<i>861</i>	<i>2.573</i>	<i>26,6</i>	<i>7,0</i>
BAT	57	178	1.964	2.199	0,3	2,9
<i>Andria-Barletta</i>	<i>57</i>	<i>86</i>	<i>1.139</i>	<i>1.282</i>	<i>0,5</i>	<i>3,1</i>
Bari	4.426	880	7.809	13.114	8,7	4,1
<i>Bari-Modugno</i>	<i>3.963</i>	<i>660</i>	<i>3.162</i>	<i>7.784</i>	<i>24,9</i>	<i>6,1</i>
Brindisi	73	33	2.058	2.164	0,6	2,9
<i>Brindisi</i>	<i>19</i>	<i>2</i>	<i>452</i>	<i>473</i>	<i>0,4</i>	<i>2,1</i>
Lecce	165	106	4.241	4.512	0,7	2,8
<i>Lecce</i>	<i>127</i>	<i>22</i>	<i>531</i>	<i>680</i>	<i>5,1</i>	<i>1,9</i>
Taranto	0	54	2.499	2.554	0,0	2,3
<i>Taranto</i>	<i>0</i>	<i>33</i>	<i>788</i>	<i>821</i>	<i>0,0</i>	<i>1,6</i>
Puglia	6.448	1.480	21.380	29.309	4,5	3,5
<i>Città capoluogo</i>	<i>5.869</i>	<i>812</i>	<i>6.932</i>	<i>13.613</i>	<i>10,6</i>	<i>4,3</i>

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

Fig. 6 – Puglia: Incidenza degli addetti automotive dei centri capoluoghi di provincia e della Città metropolitana di Bari sul totale regionale. Valori percentuali- Anno 2019



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

I centri capoluogo rappresentano circa il 91% del totale degli addetti *core* e l'87% degli addetti nei settori *a monte* e *a valle* della filiera regionale. Inoltre, una forte concentrazione dei settori *core* e *a monte* sono concentrati nel solo centro capoluogo di Bari-Modugno.

Considerando i Comuni che presentano contemporaneamente almeno 20 addetti nel settore *core* della filiera automotive e almeno 500 addetti nel settore manifatturiero, l'analisi si restringe a soli 13 Comuni.

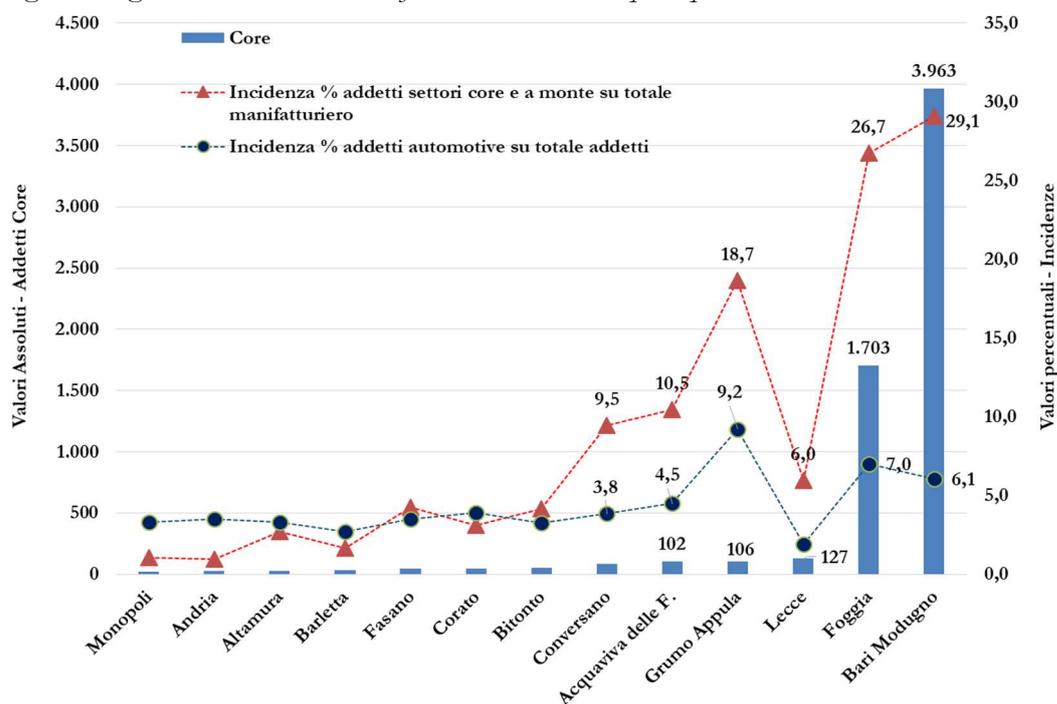
Tab. 4 – Puglia: Addetti della filiera automotive nei principali Comuni - 2019

Indicatori	Valori assoluti	Incidenza percentuale su totale
N comuni	13	5,1
Core - A	6.326	98,1
A monte - B	941	63,6
A valle - C	7.724	36,1
Totale automotive D= A+B+C)	14.991	51,1

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

Nei tredici Comuni sono presenti circa 15.000 addetti della filiera, pari al 51% del totale. Questo risultato è il frutto di situazioni molto differenti tra le tre tipologie di attività. Nella tipologia *core*, i tredici Comuni rappresentano la quasi totalità degli addetti con una incidenza del 98,1% sul totale regionale; la tipologia *a monte* ha una incidenza del 63,6%, mentre la tipologia *a valle* risulta più distribuita sul territorio regionale con una incidenza di appena il 36,1% del totale regionale. I Comuni di Foggia e di Bari-Modugno da soli rappresentano il 52% del totale degli addetti dalla tipologia *core* e il 56% degli addetti della due tipologie del manifatturiero (*monte* e *core*).

Fig. 7 – Puglia: Caratteristiche della filiera automotive nei principali Comuni di insediamento.



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Unità locali e addetti

4. Interscambio con l'estero

Non essendo ancora disponibili i dati sulla struttura produttiva e i risultati economici delle imprese per il periodo successivo a quello pre-covid, sono stati utilizzati i dati più aggiornati dell'interscambio con l'estero per il periodo 2020-2021 e per la sola tipologia *core* articolata nei tre gruppi di attività: fabbricazione di autoveicoli, carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, parti e accessori per autoveicoli e loro motori. Le esportazioni complessive delle produzioni considerate ammontano a poco più di un miliardo di euro nel 2021, con una contrazione del 18,4% rispetto al 2020 e del 19,8% rispetto al 2019, a fronte di una crescita dell'8% delle altre produzioni manifatturiere.

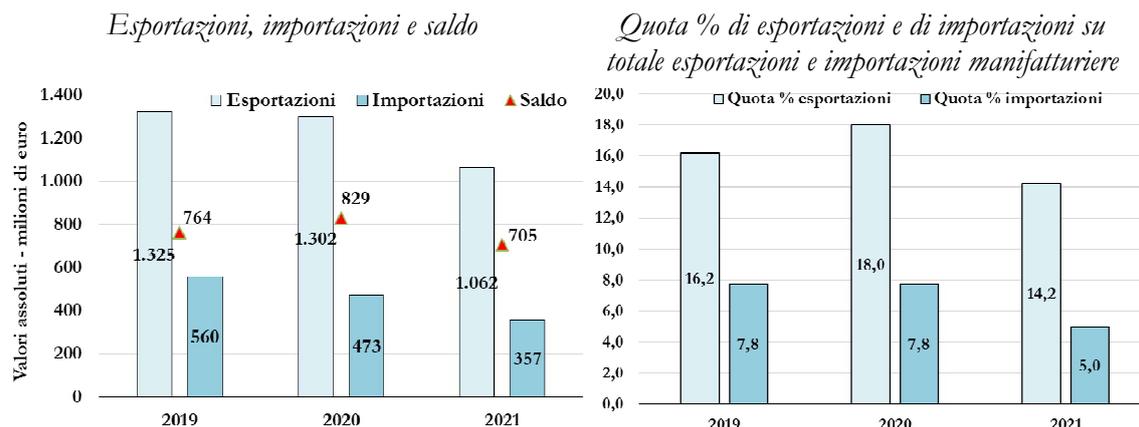
Tab. 5 – Puglia. Esportazioni di Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; altre produzioni manifatturiere, totale esportazioni manifatturiere, totale esportazioni. Valori assoluti in euro e variazioni percentuali

Gruppi e settori di attività	Esportazioni		Variazioni %	
	2021	2021/2020	2021/2020	2021/2019
<i>Autoveicoli</i>	395.688.156	55,2	55,2	30,4
<i>Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi</i>	11.821.687	-7,8	-7,8	0,1
<i>Parti e accessori per autoveicoli e loro motori</i>	654.926.642	-36,7	-36,7	-35,1
Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, accessori	1.062.436.485	-18,4	-18,4	-19,8
Altre produzioni manifatturiere	6.400.367.633	8,0	8,0	-6,8
Totale Manifatturiero	7.462.804.118	3,3	3,3	-8,9
Totale	8.605.767.849	4,9	4,9	-4,0

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Pertanto, mentre le esportazioni complessive e delle altre produzioni manifatturiere mostrano un forte recupero nel 2021 rispetto al 2020, quelle automotive subiscono una contrazione del 18,4%. Inoltre, queste ultime risultano inferiori di circa il 20% rispetto al 2019, a fronte di un gap delle altre esportazioni manifatturiere nettamente inferiore e pari al 6,8%. In termini assoluti nel 2021 si ha una contrazione delle esportazioni di circa 60 milioni di euro rispetto al 2020 e di circa 262 milioni di euro rispetto al 2019.

Fig. 8 - Puglia: Interscambio di Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (valori assoluti in milioni di euro). Quota percentuale di esportazioni e importazioni su totale manifatturiero



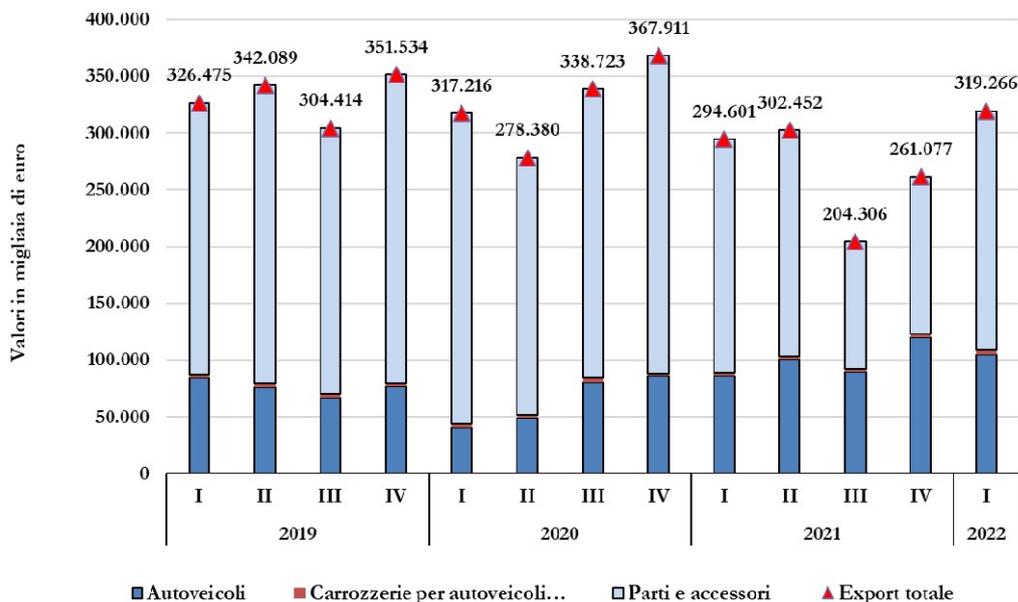
Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Nel 2021 le esportazioni, le importazioni ed il saldo commerciale dell'automotive sono inferiori rispetto al 2020 e al 2019. A seguito di questi andamenti l'incidenza delle esportazioni e delle importazioni sul totale manifatturiero si riduce in modo significativo rispetto al 2020, passando rispettivamente dal 18% al 14,2% e dal 7,8% al 5%.

All'interno della componente *core* dell'automotive le esportazioni mostrano una dinamica molto differente. Infatti, aumenta l'esportazione di autoveicoli di circa 140 milioni di euro nel 2021 rispetto all'anno precedente, diminuisce in modo significativo l'esportazione di *Parti e accessori per autoveicoli e loro motori* di circa 380 milioni di euro. Queste ultime rappresentano il 76% del totale delle esportazioni *core* nel 2019, sono il 61,6% nel 2021.

La disaggregazione per trimestri evidenzia una forte ripresa delle esportazioni automotive nel primo trimestre del 2022 rispetto all'ultimo trimestre 2021 (+22%), con un contributo importante delle esportazioni di *Parti e accessori per autoveicoli e loro motori* (+52,9%). Se si considera, invece, il dato tendenziale (primo trimestre 2022 rispetto al primo trimestre del 2021), la crescita delle esportazioni automotive è stata dell'8,4%. Il contributo maggiore ha riguardato le esportazioni di *Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi* (+22,5%) a fronte di un contributo molto modesto delle esportazioni di *Parti e accessori per autoveicoli e loro motori* (appena 2,7%). Pertanto, anche su base trimestrale la tendenza sembra quella di una migliore performance delle esportazioni di *autoveicoli* rispetto a quella di *Parti e accessori per autoveicoli e loro motori*.

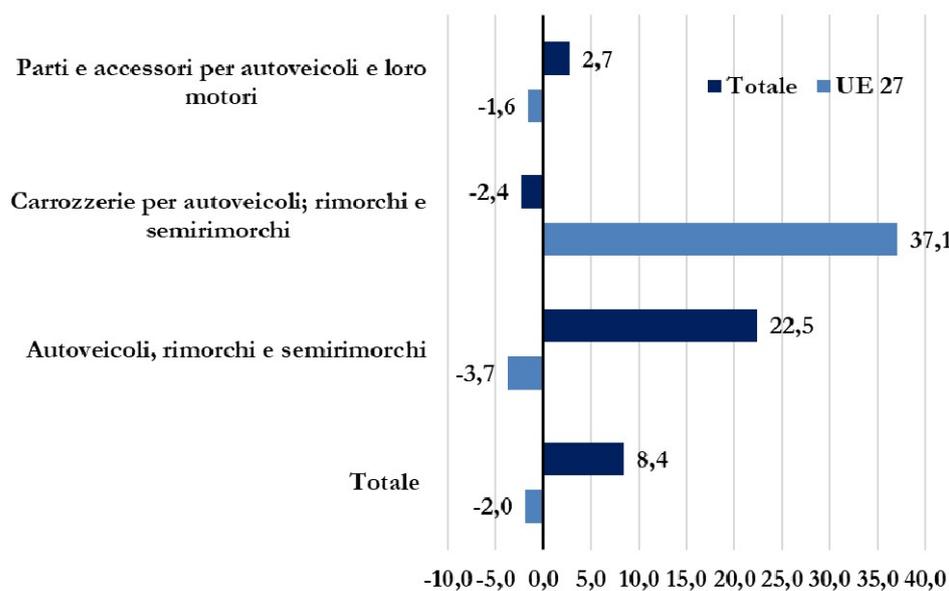
Fig. 9 – Puglia: Esportazioni di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi per trimestre. Anni 2019, 2020, 2021 e 2022. Valori assoluti in migliaia di euro dell'esportazione totale e loro composizione percentuale per comparto produttivo.



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Considerando le esportazioni nell'Unione Europea a 27 Paesi membri, si può osservare una contrazione tendenziale, tra il I trimestre 2022 e lo stesso trimestre del 2021, delle esportazioni automotive del 2%. La contrazione è da attribuire alle due componenti principali: *Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi* (-3,7%) e a *Parti e accessori per autoveicoli e loro motori* (-1,6%).

Fig. 10 – Puglia: Variazione delle esportazioni di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi per gruppi merceologici nell'UE-27 e totale. I trimestre 2022 e I trimestre 2021. Valori percentuali



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Questa dinamica è da monitorare con attenzione considerando gli orientamenti dell'Unione Europea in materia di messa al bando entro il 2035 dei motori endotermici con alimentazione da carburanti fossili. Per questa tipologia di veicoli e di componentistica ci sarebbe ancora spazio sui mercati extra UE nel medio periodo, sempre più problematico in ambito UE. Nel 2021 le esportazioni automotive in ambito UE-27 ammontavano a circa 812 milioni di euro, 76% del totale.

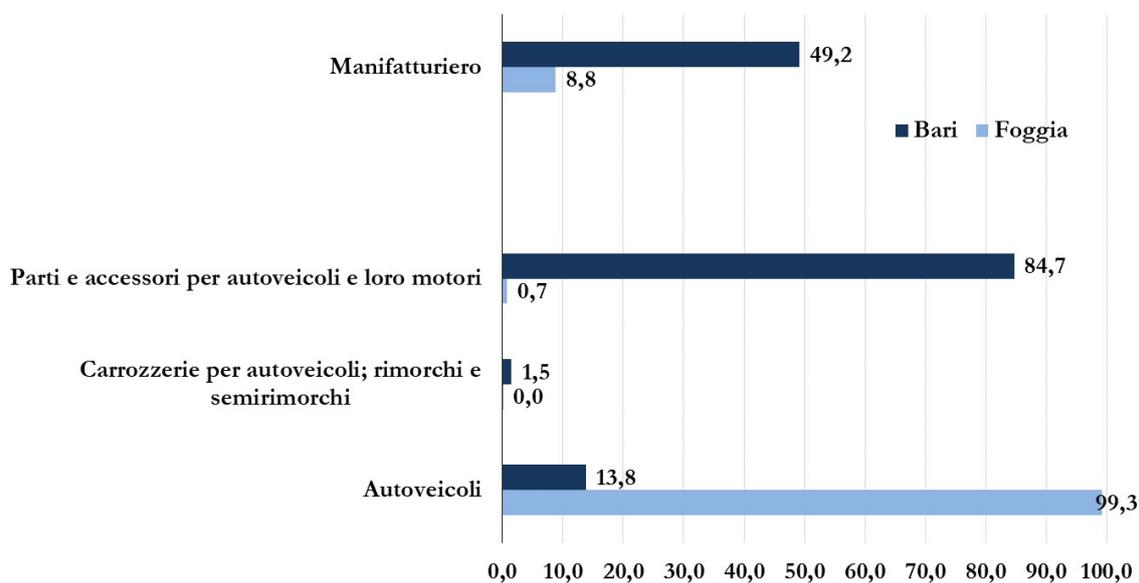
Le esportazioni automotive sono concentrate per la quasi totalità nelle province di Foggia e di Bari, che rappresentano circa il 98,4% del totale. Nella provincia di Bari si concentra ben il 71,2% del totale.

Tab. 6. Puglia Esportazione di Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi delle province. Valori assoluti in euro e variazioni percentuali

Province e Città metropolitana	Valori assoluti		Variazione %	
	2021	2021/2020	2021/2019	
Foggia	288.990.568	24,4	3,6	
Bari	756.425.902	-28,6	-26,5	
Altre province	17.020.015	55,0	6,3	
Totale	1.062.436.485	-18,4	-19,8	

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Fig. 11 – Puglia: Quota percentuale delle esportazioni di Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e di prodotti manifatturieri nelle province – Anno 2021



Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati ISTAT- dataset Interscambio con estero

Le esportazioni in queste due province hanno dinamiche nettamente differenti. Mentre la provincia di Bari evidenzia una contrazione del 28,6% tra il 2021 e il 2020 e del 26,5% tra il 2021 e il 2019, la provincia di Foggia rileva un aumento significativo nel 2021 rispetto all'anno precedente e del 3,9% rispetto al 2019.

Il differente andamento si spiega considerando la diversa composizione delle esportazioni per gruppo merceologico. Infatti, mentre nella provincia di Bari, l'84,7% delle esportazioni concerne il gruppo merceologico "Parti e accessori per autoveicoli e loro motori", nella provincia di Foggia la quasi totalità delle esportazioni concerne il gruppo merceologico "Autoveicoli". Come si è osservato in precedenza il primo gruppo merceologico subisce una forte contrazione, viceversa il secondo evidenzia una importante crescita nel biennio.

5. Alcune implicazioni della transizione verso la mobilità alternativa a quella endotermica

Analisi di scenario di breve e medio-lungo periodo relative alla transizione dalla mobilità endotermica a quella basata su tecnologie carbon free, evidenziano effetti differenti sul valore aggiunto e sull'occupazione. Uno studio recente molto approfondito¹³, considerando uno scenario evolutivo al 2040, stima una crescita del valore aggiunto, nel periodo considerato, con una modifica nella composizione del contributo tra veicoli endotermici (diminuisce progressivamente la quota di valore aggiunto sul totale fino quasi ad azzerarsi al 2040) e quelli elettrici; per l'occupazione si stima una contrazione complessiva al 2040 di circa il 43% (pag. 37), con una modificazione del mix tra le due componenti: si osserva una crescita dell'occupazione per i veicoli endotermici ancora fino al 2025 con una successiva significativa contrazione nel periodo successivo. Questo trend negativo viene parzialmente compensato dalla crescita dell'occupazione per i veicoli con powertrain alternativi. Scenari simili sono delineati anche in altri rapporti¹⁴.

Volendo fare un semplice esercizio di simulazione per la Puglia sulle implicazioni della transizione nella filiera automotive, si è considerato il modello per il breve-medio periodo fino al 2025. Il dato di partenza sono gli addetti nel 2019 nelle tre tipologie di attività classificate per la filiera automotive.

I parametri di riduzione degli addetti nel periodo previsionale considerato tengono conto delle seguenti ipotesi di scenario del processo di transizione dalla mobilità endotermica a quelle alternative.

- ✓ Effetti modesti sulle produzioni a *monte*, poiché sono caratterizzati da un rapporto di fornitura non esclusivo con la produzione di autoveicoli e quindi potenzialmente nelle condizioni di operare la diversificazione produttiva a salvaguardia dell'occupazione esistente e di quella nuova: prudenzialmente si ipotizza una percentuale del 5% complessivo nel quinquennio.
- ✓ Effetti più importanti, invece, sulla tipologia *core*, soprattutto per le produzioni del gruppo "Parti e accessori per autoveicoli e loro motori" che sono quelle maggiormente influenzate direttamente dalle innovazioni della filiera. Come dimostrato dai diversi studi citati, l'occupazione tende a mantenersi sostanzialmente stabile per qualche anno per poi subire una drastica riduzione nel medio lungo periodo, per effetto delle politiche nazionali e dell'Unione Europea in favore della mobilità alternativa a quella endotermica. In questo ambito vi sono due effetti contrastanti, da un lato la contrazione

¹³ CLEPA (2021) op. cit. È da considerare che l'auto elettrica richiede meno di componenti e si stima circa il 30% in meno di lavoro. Cfr Rita Querzè *L'auto elettrica inquina meno? Ci sono posti di lavoro a rischio? Le conseguenze dello stop a diesel e benzina dal 2035*, Corriere della Sera – l'Economia – 9 giugno 2022

¹⁴ Cfr. Parlamento Europeo (2021) op. cit.; CDP – EY – Luiss Business School *Settore Automotive e Covid-19. Scenario, impatti, prospettive*. Giugno 2021

dell'occupazione nelle produzioni funzionali alla mobilità endotermica, dall'altro le opportunità di nuova occupazione in ambiti di attività potenziali funzionali alla mobilità alternativa. Per tener conto di questi effetti contrastanti si ipotizza un parametro di contrazione dell'occupazione mediamente del 15% complessivo entro il 2025.

- ✓ Effetti trascurabili per le attività a valle della filiera, soprattutto per i servizi “*manutenzione-riparazione di autoveicoli e commercio di parti e accessori di autoveicoli*” che possono essere maggiormente interessati a causa delle minori necessità di manutenzione meccanica e di pezzi di ricambio. Si è ipotizzato un parametro di contrazione dell'1% nel complesso del periodo considerato. I risultati di questo semplice esercizio di scenario sono illustrati nella seguente tabella.

Tab. 7 – Puglia: Stima dei probabili effetti sull'occupazione entro il 2025

Tipologie di attività della filiera automotive	2019	Percentuale di contrazione nel quinquennio	Stima degli addetti al 2025	Contrazione stimata al 2025
A monte	1.480	0,05	1.406	-74
Core	6.448	0,15	5.481	-967
A valle	21.378	0,01	21.164	-214
Totale	29.306		28.051	-1.255

Fonte: Elaborazioni IPRES (2022) su dati Istat 2019

Tale scenario può peggiorare o migliorare in base alla dimensione e alla efficacia delle azioni orientate da un lato a contrastare la riduzione dell'occupazione nelle attività *core*; dall'altro a creare e sviluppare attività nei segmenti e nelle minifiliere dal forte potenziale di crescita funzionali alla mobilità esclusivamente elettrica. È auspicabile che si tenga conto anche di altre soluzioni tecnologiche nella logica della *neutralità tecnologica* per la mobilità alternativa rispetto a quella basata sulla combustione da fonti fossili.

Un altro aspetto da sottolineare è che, in base all'analisi delle concentrazioni territoriali delle attività della filiera automotive, le implicazioni degli effetti a livello territoriale potranno riguardare soprattutto l'area Bari-Modugno dove vi è la stragrande concentrazione di occupazione nella componentistica dell'automotive. Quindi si possono immaginare implicazioni molto differenziate territorialmente.

I primi segnali dei probabili effetti della transizione in atto nella filiera automotive in Puglia sono riscontrabili nei tavoli di crisi aziendali gestiti direttamente dalla Regione Puglia¹⁵. Analizzando i rapporti prodotti dalla Regione Puglia – Sezione Aree di crisi nel 2020 e nel 2021¹⁶, si rileva la costituzione di tre tavoli di crisi aziendali nell'ambito di alcuni segmenti della filiera. In particolare, sono da evidenziare le situazioni di crisi di aziende di medie e grandi dimensioni come Bosch Tecnologie Diesel S.p.A. (che produce pompe per sistemi

¹⁵ La Regione Puglia gestisce i tavoli di crisi aziendale attraverso la Sezione Aree di Crisi Industriali e il Comitato SEPAC per il monitoraggio del sistema economico e produttivo e le aree di crisi, istituito con L.R. n. 7 del 21 maggio 2002 (art.40).

¹⁶ Regione Puglia – Sezione Aree di Crisi Industriale, *Report sullo stato delle crisi industriali gestiti dalla Regione Puglia*, anni 2020 e 2021

“*common rail*”) e TUA Autoworks / ex Om, per le attività *core* della filiera nell’area di Bari-Modugno, e Italian Leather S.p.A. che opera nel settore della produzione di pelli per arredamento e pelli per automotive.

Tab. 8 – Puglia: Tavolo di crisi 2020-2021

Azienda	Numero Addetti	n. lavoratori coinvolti nella crisi	Comuni
Bosch Tecnologie Diesel S.p.A.	1.870	624	Bari- Modugno
TUA Autoworks / ex Om	154	154	Bari - Modugno
Italian Leather S.p.A.	214	214	Monopoli

Fonte: Regione Puglia – dati rilevati dai report sullo stato delle crisi industriali gestiti dalla Regione Puglia nel 2020 e 2021

La Magneti Marelli S.p.A. (Calsonic Kansei) ha annunciato ad inizio anno circa 550 esuberi a livello nazionale. L’impianto di Bari ha due linee principali di attività: la powertrain per endotermico (Pompe a iniezione) e una linea per i motori elettrici. Impatti sull’occupazione potrebbero sorgere nel breve periodo se l’azienda non ricolloca gradualmente gli addetti dalla prima attività verso la seconda, potenziandone anche la capacità produttiva e innovativa¹⁷.

In questo scenario risulta importante la possibilità di sviluppare nel breve-medio periodo quelle minifiliere potenziali individuate dal gruppo di lavoro presso il Ministero dello Sviluppo economico: connettività e analisi dei dati, guida autonoma, elettronica, batterie, motori elettrici, celle a combustibile, servizi connessi con la mobilità alternativa a quella endotermica.

Le politiche regionali possono dare un contributo importante attraverso la promozione di start up innovative, il potenziamento delle attività di R&S nelle PMI regionali, il rafforzamento delle reti di cooperazione per lo sviluppo e il trasferimento dei risultati delle ricerche e delle tecnologie nei segmenti delle minifiliere ad alto potenziale.

Rilevante può risultare il sostegno ai processi di riposizionamento competitivo e di ristrutturazione dei processi produttivi delle imprese che operano nella componentistica della filiera presenti a livello regionale. A questi processi si associano fabbisogni di competenze, nuove tecnologie, capacità produttive, riorganizzazione della *supply chain* anche sotto il profilo localizzativo¹⁸.

Le tendenze di mercato nella produzione e nelle immatricolazioni stanno a testimoniare che questa transizione è in atto e i programmi nazionali e dell’Unione Europea sono orientati ad accelerare questo percorso, pur in presenza di situazioni di crisi recenti, aggravate dalla guerra in atto tra Russia e Ucraina, sul piano delle forniture energetiche, del costo dell’energia e delle materie prime.

¹⁷ Altre importanti aziende di medie dimensioni del segmento core dell’automotive barese, che per il momento non sembrano denunciare problemi di esuberi di lavoratori, sono: Magna PT S.p.A. – Sistemi di cambio (Bari-Modugno), SKF Industrie S.p.A. – Cuscinetti a sfera (Bari-Modugno), Bridgestone Italia S.p.A. – Pneumatici (Bari-Modugno).

¹⁸ Cfr. Moretti A. e Zirpoli F. (2021) op. cit., pag. 190. Il rapporto evidenzia come le imprese della componentistica si posiziona in una percentuale elevata nel comparto dei motori a benzina e diesel (78%-73%), il 47,5% nel segmento dei veicoli elettrici e ibridi, fuel cell (6,9%) e esclusivamente diesel 11,2%. Pag. 244-245.

Bibliografia

- ARTI (2020) L'automotive in Puglia, Outlook Report, n.1/2020;
- CDP – EY – Luiss Business School *Settore Automotive e Covid-19.Scenario, impatti, prospettive*. Giugno 2021;
- CLEPA (2021) Electric Vehicle Transition Impact Assessment Report 2020 – 2040. A quantitative forecast of employment trends at automotive suppliers in Europe. <https://clepa.eu/wp-content/uploads/2021/12/Electric-Vehicle-Transition-Impact-Report-2020-2040.pdf>;
- Commissione UE (2019) Il Green Deal Europeo, Com (2019) – 604 Final, Bruxelles 11.12.2019;
- Il Sole24ore del 17 gennaio 2022 - Mappa Mise sull'automotive: a rischio 101 Componentisti, di Carmine Fotia;
- Moretti A, Zirpoli F, (2021) Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021, Ca'Foscari Edizioni.
- Parlamento Europeo (2021) The Future of the EU Automotive Sector, ottobre 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/695457/IPOL_STU\(2021\)695457_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/695457/IPOL_STU(2021)695457_EN.pdf);
- Relazione del Presidente ANFIA Paolo Scudieri all'Assemblea dell'Associazione il 31 maggio a Firenze;
- Regione Puglia – Sezione Aree di Crisi Industriale: *Report sullo stato delle crisi industriali gestiti dalla Regione Puglia*, anni 2020 e 2021;
- Rita Querzè *L'auto elettrica inquina meno? Ci sono posti di lavoro a rischio? Le conseguenze dello stop a diesel e benzina dal 2035*, Corriere delle Sera – l'Economia – 9 giugno 2022

Fonti

- ANFIA – Dati statistici – Produzione - settore industriale automotive Italia – produzione industriale, ordinativi, fatturato, estrazione 24 maggio 2022. <https://www.anfia.it/it/dati-statistici/settore-industriale-automotive-italia>.
- ANFIA – Dati statistici – Immatricolazioni Italia – Autovetture - Struttura di mercato – estrazione 24 maggio 2022. <https://www.anfia.it/it/dati-statistici/immatricolazioni-italia>
- ISTAT – Risultati economici delle imprese, anni 2014 e 2019; Unità Locali e Addetti per Comune, anni 2014-2019
- ISTAT – Dataset Interscambio con l'estero - COEWEB

A cura di

Rocco Vincenzo SANTANDREA (vincenzo.santandrea@ipres.it)

Alessandro LOMBARDI (alessandro.lombardi@ipres.it)

15 giugno 2022

FONDAZIONE IPRES Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali
70122 Bari Piazza Garibaldi, 13
T +39 080 5228411 F +39 080 5228432 ipres@ipres.it – ipres_certificata@pec.it – www.ipres.it