

OSSERVATORIO AUTOMOTIVE ABRUZZO

II Edizione – 2023

ABSTRACT

Nel 2019 abbiamo realizzato la prima edizione dell'Osservatorio Automotive Abruzzo, attraverso la quale abbiamo voluto scattare una fotografia del settore in Abruzzo. Nel 2023 abbiamo predisposto un aggiornamento dell'Osservatorio, anche alla luce della situazione straordinaria che si è venuta a creare a livello globale (l'emergenza Covid, la guerra, la crisi energetica ed economica, ecc).

Come per la prima edizione, le aziende automotive abruzzesi sono state mappate mediante la somministrazione di un questionario attraverso il quale abbiamo indagato 7 aree tematiche – con 90 domande - per noi particolarmente rilevanti: descrizione impresa, innovazione, digitalizzazione, impresa e mercato, relazioni interorganizzative, fabbisogno delle competenze, logistica inbound-outbound.

Sono state contattate 76 aziende; hanno risposto in 29, che rappresentano il 77% del fatturato di riferimento (6,127.506.246,00 €), e il 61% dei dipendenti (12.757). Entrambi i valori, dunque, dimostrano la rappresentatività del campione e, di conseguenza, l'attendibilità e aderenza alla realtà dei dati presenti nell'Osservatorio.

Di seguito, l'analisi generale dei risultati.

Scenario Mondo – Europa – Italia

La prima parte dell'osservatorio ha fotografato il contesto automotive a livello globale, europeo e nazionale. In generale, abbiamo assistito a una contrazione – sia nella domanda che nella produzione di veicoli – nel 2020, per poi tornare a crescere nel 2022, non senza difficoltà (soprattutto per il noto problema di approvvigionamento dei componenti). Sempre in generale, il settore è stato penalizzato maggiormente per gli autoveicoli, meno per i veicoli commerciali.

Rispetto alla domanda mondiale di autoveicoli, per esempio, nel decennio 2009/18 le vendite di autoveicoli sono passate da 65,6 milioni nel 2009 a circa 96 milioni nel 2018/19. A seguire, però, a causa degli avvenimenti purtroppo noti (Covid, Guerra, crisi energetica ed economica, ecc.) i dati sono andati via via diminuendo. Anche per quanto riguarda la produzione mondiale di autoveicoli, la pandemia e le misure di contenimento messe in atto dai governi mondiali per far fronte ad essa hanno causato un brusco rallentamento nella produzione automotive che è crollata nel 2020. I volumi prodotti sono tornati a crescere nel 2021/22.

Anche su base europea il mercato automotive subisce ciò che accade a livello mondiale e nazionale: un calo importante tra il 2019 e il 2020 con una successiva ripresa.

Situazione simile in Italia, dopo un 2019 sostanzialmente allineato all'anno precedente, nel 2020 si registra una contrazione di entità eccezionale, a causa degli effetti dell'emergenza sanitaria Covid. Con uno sguardo al solo trade dell'industria automotive, alla fine del 2021 l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+7,6% rispetto a gennaio/dicembre 2020), grazie all'aumento delle importazioni di nuove autovetture ma soprattutto grazie ai veicoli industriali, che registrano un aumento ancora maggiore, +25,2%. Nello stesso periodo, sono in crescita anche import ed export del comparto della componentistica. Rispetto, invece, alla produzione, secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli

è cresciuta dal 2014 al 2017, mentre ha cominciato una lenta discesa a partire dal 2018. Il 2020 è stato naturalmente influenzato dalla diffusione del Covid: durante il lockdown la produzione si è quasi completamente fermata, con uno scarso tentativo di recupero nei mesi successivi. Nel 2021 si è registrata una lieve crescita, rispetto ai volumi dell'anno precedente, ma con volumi ancor al di sotto di quelli pre-Covid.

Focus Motocicli e Lcv

L'Abruzzo ha uno spiccato ruolo rispetto alla filiera Automotive soprattutto in considerazione di due leadership di cui possiamo vantarci, rispetto ai veicoli commerciali leggeri da un lato, e alle due ruote dall'altro.

Per quanto riguarda gli Lcv, il riferimento è alla FCA Italy Atessa Plant (ex Sevel), gruppo Stellantis; produce il Ducato, il veicolo commerciale leggero più venduto in Europa, che dal 1981, anno del suo debutto, ha saputo evolversi andando incontro alle esigenze dei suoi clienti, tanto da essere stato eletto "Migliore base per i camper" (oggi tre camper su quattro venduti in Europa nascono su base Ducato). Lo stabilimento di Atessa ha superato, a fine 2022, i 7 milioni di veicoli prodotti. Il prodotto (con i marchi FIAT, Peugeot, Citroen, Opel e ora anche Toyota) è molto richiesto sul mercato con la domanda che supera l'attuale capacità produttiva. Nel 2021 sono stati prodotti circa 260.000 veicoli, pari al 12% della produzione europea e 90% di quella italiana. Nel 2022 la produzione si è ridotta del 23%, pari a circa 206.000 veicoli, per il noto problema della carenza di componenti, ma resta comunque circa il 12% del totale europeo.

Rispetto, invece, alle due ruote, il riferimento è a Honda Italia Industriale, fondata nel 1971 ad Atessa - unico sito manifatturiero Honda in Europa per le due ruote - che, dopo la crisi attraversata circa un decennio fa, è tornata a crescere in termini produttivi e occupazionali. Nel 2021 ha infatti prodotto circa 88.000 moto; nel 2022 circa 111.000. In questi giorni ha annunciato l'assunzione di 110 ulteriori dipendenti.

L'industria automotive – Evoluzione

La transizione elettrica in Europa

Dal 2035 in Europa dovrebbero essere banditi i veicoli a combustione interna nell'ambito del pacchetto "Fit for 55" del Green Deal europeo per contrastare i cambiamenti climatici, decarbonizzare l'Europa e raggiungere la neutralità climatica.

Il settore automotive si appresta ad una profonda trasformazione.

Alcuni Stati europei, tra cui l'Italia e la Germania, hanno aperto un dialogo, facendosi promotori di soluzioni che, più che rallentare lo sviluppo dell'elettrico, non escludano pregiudizialmente l'apporto di altre tecnologie. La Commissione Europea ha trovato l'accordo con la Germania per l'utilizzo di carburanti sintetici cosiddetti e-fuel. Nel 2026 l'esecutivo Ue prevede comunque una verifica. La ricerca sui veicoli elettrici, nel frattempo, andrà avanti per avere sistemi di gestione dell'energia più efficienti, vetture più aerodinamiche, percorrenze più elevate e costi più gestibili.

Diventano indispensabili gli incentivi per la transizione.

I nuovi sistemi di produzione

I nuovi veicoli elettrici saranno molto più semplici e con meno componenti.

Gli impianti saranno sempre più automatici per ridurre i costi di manifattura e quelli per l'elettrificazione.

Ciò comporterà un adeguamento delle competenze e una razionalizzazione degli occupati.

Diventa indispensabile incrementare le attività complementari.

Automotive: motore di sviluppo dell'Abruzzo

L'Abruzzo ha un tasso di industrializzazione pari al 27%, più elevato della media nazionale e in linea con le regioni del nord. L'automotive fa 7/8 miliardi di fatturato, 22-23.000 addetti con esportazioni che rappresentano circa il 48% di quelle dell'Abruzzo. Il settore automotive rappresenta, dunque, il cuore pulsante dell'economia

e un tesoro per la Regione che interessa l'intero territorio, anche se con una concentrazione nella provincia di Chieti e, più nello specifico, in quella che viene definita la Automotive & Mechatronic Valley, cioè la Val di Sangro. In questo contesto trova spazio il Polo Innovazione Automotive, rete di aziende globalizzate e organizzazioni pubbliche - Grande industria, Piccole e Medie imprese, Università e Centri di ricerca - che operano nel comparto dell'automotive e della meccanica: industria dell'auto, subfornitura, componentistica, engineering.

Punti di forza e di debolezza del Sistema Abruzzo

Di seguito si riporta quanto emerso dalle riunioni del Tavolo Automotive, istituito dall'assessorato allo Sviluppo economico della Regione Abruzzo, che coinvolge rappresentanti degli imprenditori, dei lavoratori, aziende erogatrici di servizi, il mondo della scuola e della formazione.

Tra i punti di forza c'è da segnalare il livello di competenze degli addetti e la capacità di essere flessibili rispetto a molti nostri competitor; ma è indispensabile un aggiornamento continuo. Anche le nostre tecnologie, specie nelle grandi imprese, sono avanzate.

Tra i punti di debolezza segnaliamo, in sintesi:

- le infrastrutture, con particolare riferimento alle strade (manutenzione e segnaletica)
- la logistica, da migliorare specie con l'operatività della ferrovia (potenziamento piattaforma Saletti-Fossacesia)
- i servizi territoriali, i relativi costi e la gestione delle acque
- i costi dell'energia e le frequenti micro-interruzioni della fornitura
- la connettività
- la tassazione locale, es. IMU
- la ricerca e lo sviluppo sperimentale, specie per le PMI
- l'aggiornamento delle competenze (upskilling e reskilling)
- la digitalizzazione
- la percentuale media di presenze dei lavoratori in azienda.

A questi si aggiungono problemi di carattere nazionale e di carattere europeo, specie per gli Aiuti di Stato alle Grandi Imprese.

Per il futuro si deve partire necessariamente da un tagliando per esaminare tutti gli elementi e intervenire ognuno con il proprio contributo al fine di mantenere questo tesoro che abbiamo; se non facciamo uno sforzo importante potremo perdere attività.

Le Sfide

Valorizzare il patrimonio di strutture, imprese, lavoratori e sistema delle competenze che consente all'Abruzzo di essere un punto di riferimento in Italia e in Europa specializzato in veicoli commerciali e scooter.

Sviluppare un nuovo programma di attrazione di investimenti di imprese sia a monte che a valle della filiera. In particolare, è opportuno attivare interlocuzioni con imprese fornitrici di componenti (motori elettrici, assemblaggio batterie, colonnine di ricarica e varie) e imprese che si occupano di allestimenti (es. il 70% dei camper sono su base Ducato).

L'Abruzzo potrebbe ospitare un Hub per l'Economia Circolare relativamente ai veicoli commerciali leggeri e motocicli. L'iniziativa potrebbe interessare le attività progettate per aumentare la sostenibilità produttiva: rigenerazione di componenti e ricondizionamento di veicoli.

Un'arma che abbiamo a nostra disposizione è la capacità di restare uniti e fare squadra perché, come diceva Henry Ford, "*Ritrovarsi insieme è un inizio, restare insieme è un progresso, riuscire a lavorare insieme è un successo*".

Analisi e risultati

Dopo il contesto generale di riferimento, l'Osservatorio Automotive 2023 è entrato nel merito del comparto automotive delle aziende abruzzesi.

Il settore è abbastanza eterogeneo rispetto alla tipologia di impresa: vi sono molte piccole e medie imprese, ma anche molte grandi imprese come tipico del comparto, soprattutto se si considera la realtà di riferimento: una piccola regione del Centro-Sud Italia lontana dai principali sistemi produttivi e industriali nazionali e internazionali.

Tra tutte, dominano i due grandi colossi dell'industria automotive prima descritti, Fca Italy Atessa Plant (ex Sevel) e Honda Italia Industriale. Ed è proprio attorno a questi due colossi che si è rafforzato, negli anni, il comparto automotive abruzzese, costituito soprattutto da loro subfornitori, anche se non mancano altre realtà. Prevalentemente, si tratta di aziende che realizzano componenti e semilavorati su specifiche del cliente, oppure componenti e/o parti ideate e prodotte da loro (o assieme al cliente) o ancora sistemi o moduli completi (non parti di) per autoveicoli. Sono dunque prevalentemente fornitori di I o II livello, i cui clienti sono produttori auto o fornitori di primo livello.

Un tema che abbiamo ulteriormente approfondito, rispetto alla prima edizione, è quello relativo all'innovazione, e – nello specifico - alle innovazioni di prodotto e processo introdotte o da introdurre dalle aziende. Otto imprese su dieci, in particolare, hanno investito in R&S su nuovi trend tecnologici, partecipando a progetti che riguardano soprattutto nuovi materiali e motorizzazioni e powertrain elettrici. Le imprese abruzzesi, nella maggior parte dei casi (77%), hanno introdotto sul mercato prodotti nuovi o significativamente migliorati; sono innovazioni svolte prevalentemente dall'impresa in-house, ma anche dall'impresa in collaborazione con altre istituzioni, per esempio a seguito della realizzazione di progetti partenariali finanziati con fondi europei (FESR) e nazionali (FSC).

Rispetto alle innovazioni di processo, invece, emerge che le imprese abruzzesi sviluppano soprattutto processi di produzione tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati). Come per le innovazioni di prodotto, anche quelle di processo sono svolte prevalentemente dall'impresa in-house o dall'impresa in collaborazione con altre, sempre tramite progetti partenariali di cui sopra.

L'Osservatorio ha anche indagato quali sono stati i fattori di ostacolo alle attività di innovazione. Un quadro complessivo dal quale emerge chiaramente la difficoltà – soprattutto da parte delle PMI abruzzesi – a investire in innovazione, spesso per problemi legati alla gestione dei processi aziendali: dalla mancanza di personale adeguato alla carenza di informazioni sia sui mercati che sulle tecnologie, fino alla difficoltà di individuare partner con cui cooperare per le attività di innovazione.

Oltre che di innovazione, l'Osservatorio Automotive Abruzzo si è occupato anche di digitalizzazione. Le imprese abruzzesi, in generale, hanno adottato soluzioni innovative soprattutto in ambito di produzione, qualità, progettazione e ingegneria, ma prevedono di adottarle in futuro anche per logistica, supply chain e risorse umane.

Nel caso in cui le aziende abruzzesi abbiano adottato – o abbiano intenzione di farlo nel prossimo futuro – soluzioni innovative in ottica Industria 4.0, il 79% è ricorso agli incentivi. Infine, le aziende hanno esplicitato quali sono i principali rischi e vincoli che potrebbero frenare l'attivazione di iniziative in ambito Industria 4.0: la scarsa disponibilità di risorse interne e la cultura aziendale e capacità di valutazione delle opportunità.

In generale possiamo affermare che si nota, rispetto al tema della digitalizzazione e dell'innovazione, un sensibile miglioramento rispetto al 2019.

Per quanto riguarda il mercato, le aziende della filiera – non senza fatica – iniziano ad affacciarsi ai mercati esteri. A questo proposito si conferma la predominanza della Germania come principale destinazione dell'export delle aziende automotive abruzzesi

Rispetto ai clienti, invece, si riconferma chiaramente la dominanza del gruppo Stellantis, condizionata prevalentemente dalla presenza in Abruzzo della Fca Italy Atessa Plant, il più grande stabilimento europeo per la produzione di veicoli commerciali leggeri.

Una tendenza confermata anche dalla destinazione finale dei beni/servizi, rispetto ai quali le aziende abruzzesi hanno indicato in ampia maggioranza gli LCV (che rappresentano l'87% dei beni finali, se si considerano le aziende che hanno risposto al questionario sulla base del fatturato). Anche in questo caso, una classifica condizionata dalla presenza della ex Sevel.

Un'altra area di indagine dell'Osservatorio ha affrontato il tema del fabbisogno delle competenze, soprattutto rispetto a qualificazione e riconversione delle competenze interne. In generale, le aziende abruzzesi hanno prospettive occupazionali importanti per l'immediato futuro, sia rispetto a nuove assunzioni in Italia che – con una percentuale del 90% - a esigenze di qualificazione e riconversione. Allo stesso tempo, però, sembra facciano fatica a trovare personale qualificato, specialmente rispetto ad alcune aree di competenza: Ricerca e Sviluppo, Manutenzione macchinari e impianti.

Diverso il quadro se si considera non tanto la difficoltà a trovare determinate figure professionali, quanto piuttosto le aree di competenze industriali che le aziende ricercano nel CV di un potenziale candidato. Le aree principali sono: Manutenzione macchinari e impianti; Ricerca e Sviluppo, Produzione e assemblaggio; Qualità dei prodotti e dei processi.

Al di là della difficoltà o meno a trovare figure professionali adeguate, quali competenze sono da ritenersi prioritarie all'interno delle aziende abruzzesi? In merito a quest'area tematica, le aziende hanno espresso le loro priorità rispetto ad alcune competenze specifiche: soft skills; manufacturing, gestione degli assets e prodotto; ricerca e sviluppo, innovazione, design e progetto.

L'ultima parte dell'Osservatorio – che non era stata inizialmente prevista nella prima edizione, ma era stata poi inserita in un'appendice – ha riguardato la logistica sia in inbound che outbound. In generale, la movimentazione delle merci da e per le aziende abruzzesi ha numeri importanti, e questo chiaramente soprattutto per la presenza della fabbrica del Ducato e della Honda.

La sfida per il futuro, a questo proposito, è un graduale ma significativo spostamento della modalità di trasporto dalla gomma alla ferrovia, e questo sia per ragioni prettamente economiche che di sostenibilità ambientale. Le aziende abruzzesi si stanno già muovendo in questa direzione; l'auspicio è che si creino condizioni per rafforzare ulteriormente questa tendenza. La necessità è un incremento sensibile del numero di binari dedicati al trasporto merci in Val di Sangro, perché attualmente alcuni treni devono andare all'interporto di Manoppello con aggravio di costi per ultimo miglio su gomma. E' previsto un ampliamento della piattaforma Saletti e della Stazione di Fossacesia, però è indispensabile concludere i lavori entro i prossimi due anni.

Conclusioni

In generale, pur nelle conseguenze – inevitabili – che il quadro economico e strutturale degli ultimi anni ha comportato, possiamo dire che le aziende abruzzesi hanno resistito e continuano a guardare al futuro con moderato ottimismo (80%). L'Automotive si conferma dunque un vero e proprio tesoro per l'Abruzzo, dove la presenza di Fca Italy e Honda Italia industriale hanno un 'peso' a livello nazionale ed europeo che traina tutto l'indotto e le altre aziende. Un territorio, quindi, dove cresce il bisogno di ricerca e di innovazione e dove arrivano segnali molto positivi anche in tema di digitalizzazione, incentivi e industria 4.0. In crescita anche la consapevolezza di quanto una rivoluzione – in termini soprattutto di qualificazione e riconversione delle competenze - sia indispensabile.

Infine, rispetto alla 'crisi' di cui si sente parlare; senza dubbio esistono diversi problemi ma non siamo certo in condizioni di crisi. Si evidenzia, dunque, che i dati emersi non giustificano l'allarmismo diffuso nell'ultimo periodo dai media e da alcuni stakeholder; che sta facendo solo percepire un'immagine negativa presso i cittadini e il territorio in generale.