

PER UN FUTURO DELL'AUTOMOTIVE, LE SCELTE DA FARE IN ITALIA E IN EUROPA

	Introduzione	5
1.	Il contesto: una "tempesta perfetta"	7
2.	Prospettive e opportunità (e rischi)	12
3.	Difesa dell'occupazione	13
4.	Politiche correnti in Italia e in Europa	15
5.	Proposte di sviluppo	17

Questo è il quarto degli "Appunti di lavoro" realizzato dalla Fondazione Demo. Nasce da un incontro intitolato "Per un futuro dell'Automotive. Le scelte da fare in Italia e in Europa" che ha visto confrontarsi esperti, docenti universitari, intellettuali, sindacalisti, con parlamentari e dirigenti del Partito democratico.

Questo "Appunto di lavoro", curato da Andrea Fodale, approfondisce le tematiche relative all'attuale radicale trasformazione che sta stravolgendo il comparto automobilistico italiano ed europeo cercando di fornire delle risposte concrete. Un ringraziamento infine va a Armanda Cetrulo, ricercatrice della Scuola Sant'Anna di Pisa, per la relazione introduttiva dell'incontro dello scorso dicembre, al senatore Antonio Misiani, responsabile Economia e Finanze, Imprese Infrastrutture nella segreteria del Partito Democratico, e a Vinicio Peluffo, capogruppo del Pd in Commissione Attività Produttive della Camera.

Nelle prossime settimane la Fondazione proseguirà con la pubblicazione e la divulgazione di altri Appunti di lavoro che, nello stesso formato, restituiranno il dibattito degli incontri a porte chiuse. Con un comune obiettivo: riflettere e approfondire su temi strategici per noi e per il nostro futuro.

Buona lettura

Gennaio 2025

PER UN FUTURO DELL'AUTOMOTIVE, LE SCELTE DA FARE IN ITALIA E IN EUROPA

a cura di Andrea Fodale

1. Il contesto: una “tempesta perfetta”

L'industria automobilistica europea e italiana stanno vivendo un periodo di grande trasformazione, caratterizzato da due principali criticità. La prima riguarda la contrazione del mercato europeo, determinata da fattori demografici, cambiamenti negli stili di vita e un contesto economico difficile, che hanno portato a una riduzione della domanda. La seconda è legata alla rapida trasformazione del settore, spinta da due forze principali: da un lato, la competizione serrata con produttori cinesi e americani, che stanno accelerando sul fronte dell'innovazione; dall'altro, la regolamentazione europea, che punta a indirizzare il settore verso obiettivi di sostenibilità e decarbonizzazione.

Da una parte, Cina e USA hanno ormai da tempo investito massicciamente nel settore. Il “Dragone” ha creato un ecosistema *ad-hoc* per stimolare il comparto dell'elettrico del proprio paese, attraverso un piano industriale chiamato NEV (“*New Energy Vehicle*”) Plan 2021-2035 volto a integrare le varie fasi di produzione attraverso un totale controllo delle catene di montaggio. Gli Stati Uniti hanno provato a reagire con l'*Inflation Reduction Act* (IRA), un atto legislativo approvato nel 2022 e concepito per decarbonizzare l'economia statunitense e ristabilire le catene di approvvigionamento, iniettando nell'economia statunitense circa \$370 miliardi in diverse forme.

Dall'altra, l'Unione Europea ha fissato l'obiettivo di diventare un'area a impatto climatico zero entro il 2050, riducendo le emissioni di gas serra, di cui i trasporti rappresentano circa il 25%. L'*automotive* è considerato un settore chiave per raggiungere questo obiettivo. Per questo, l'UE prevede di eliminare la produzione di veicoli a combustione interna entro il 2035, promuovendo l'adozione di veicoli

a zero emissioni. Ma oltre alla diffusione dell'auto elettrica in sé e per sé, è altresì previsto un approccio più avanzato per il calcolo delle emissioni, il "*Life-Cycle Assessment*", che dal 2025 includerà l'impatto complessivo del ciclo di vita del veicolo: produzione, uso e smaltimento, per valutare in modo più preciso l'impatto ambientale totale.

La crescente diffusione delle auto elettriche testimonia la trasformazione che è in atto. Nel 2017 sono stati venduti circa un milione di veicoli elettrici globalmente, cifra che è salita a 17 milioni nel 2024 e che nel 2030 è destinata a superare i 40 milioni. Questa rivoluzione tecnologica sta però mettendo sotto pressione l'industria tradizionale, colpita da un calo delle immatricolazioni: in Europa nel 2024 si registrano 3 milioni di veicoli in meno rispetto al 2019. In Italia, la produzione nazionale di autoveicoli è stata di 542 mila unità nel 2023, ma i dati preliminari stimano un calo di oltre il 30% per il 2024. Le case automobilistiche stanno reagendo con investimenti significativi, destinando circa 1.200 miliardi di dollari entro il 2030 per lo sviluppo delle tecnologie elettriche, con una netta preferenza per queste rispetto ai motori termici e ai biocarburanti. Tuttavia, permangono difficoltà, come l'autonomia delle batterie, la carenza di infrastrutture di ricarica e i prezzi elevati, soprattutto rispetto alla Cina, dove le auto elettriche sono già più economiche delle auto a combustione interna. Nonostante questi ostacoli, una volta superati i limiti tecnologici, il mercato delle auto elettriche siamo certi che supererà definitivamente quello dei motori endotermici.

Più concretamente, le principali criticità legate alla transizione verso i veicoli elettrici possono essere suddivise in quattro grandi aree:

I. La geografia della produzione del valore: La transizione verso i veicoli elettrici sta cambiando la geografia della produzione del valore nel settore *automotive*. Un esempio è l'analisi di due modelli Volkswagen: la Golf 8, con motore endotermico, e l'ID.2 elettrica. La Golf 8, con 80 componenti, vede oltre il 60% del valore prodotto in Germania, mentre il modello ID.2, con soli 14 componenti, ha il 43% del valore prodotto in Asia (di cui oltre il 35% in Cina e Corea del Sud), e solo il 36% in Germania.

Questo cambiamento è legato alla centralità delle batterie, una tecnologia chiave per il settore automotive. Gli OEM (*Original Equipment Manufacturers*) sono sempre più dipendenti dai produttori di batterie, che detengono un potere strategico maggiore. I principali produttori di batterie sono asiatici, come BYD, leader mondiale nelle vendite di auto elettriche, che adotta un modello produttivo integrato verticalmente, controllando anche le materie prime e ora ampliando le sue

attività verso energie rinnovabili e *smart cities*.

Solo il 25% della produzione globale di batterie avviene in Europa. In Italia, gli sviluppi sono limitati: la *gigafactory* di Teverola produrrà batterie solo dal 2026, e i progetti Italtel e Termoli affrontano difficoltà finanziarie e ritardi. Questo crea un doppio rischio per l'Europa: aumenta la vulnerabilità strategica e limita la creazione di nuovi posti di lavoro per compensare le perdite nel settore automotive tradizionale.

II. Le infrastrutture di ricarica: Nel 2023, il 61% di tutti i punti di ricarica in Europa era concentrato in soli tre paesi: Paesi Bassi, Francia e Germania. L'Italia, pur essendo tra i primi cinque paesi per numero di infrastrutture, presenta un divario significativo rispetto ai *leader*. Questa disparità territoriale è preoccupante, poiché la crescita della domanda di auto elettriche potrebbe superare quella dell'infrastruttura disponibile in certe geografie, alimentando incertezza nei consumatori. Non è un caso che a Dicembre 2024, Germania e Francia avessero una quota di veicoli elettrici sul totale intorno al 15%, mentre l'Italia solo del 5.5%.

Un'indagine condotta in Italia ha evidenziato che le principali barriere all'acquisto di un'auto elettrica sono l'autonomia, la durata della ricarica e il prezzo d'acquisto. Una rete di ricarica più capillare potrebbe mitigare almeno le prime due problematiche, incentivando le vendite.

III. Mercato e prezzo: Il prezzo medio di un'auto elettrica prodotta in Europa è di circa €45.000, circa il 40% superiore a quello dei modelli cinesi, favorendo la penetrazione di questi ultimi nel mercato europeo. Nel 2023, oltre il 30% delle auto elettriche vendute in Europa proveniva dalla Cina, un dato attribuibile sia alla competitività cinese che alla scelta dei produttori europei di concentrarsi su modelli *premium*.

In Italia, il settore automobilistico soffre un declino significativo. La produzione di veicoli (inteso come la somma di autoveicoli, veicoli commerciali, autocarri e autobus) è passata da 1,7 milioni di unità nel 2000 a 870 mila nel 2023, con un calo corrispondente dell'occupazione. Dal 2008 al 2024, il numero di lavoratori impiegati nel settore è sceso da oltre 220.000 a circa 200.000, con una riduzione più grave nel settore dell'assemblaggio finale. Il comparto della componentistica, seppur fondamentale per l'industria italiana, è altamente dipendente da Stellantis, con il 33% delle imprese del settore che genera più della metà del proprio fat-

turato da questa azienda (dati al 2022).

IV. Assetto Strutturale: L'industria automobilistica europea è caratterizzata da ritardi nell'innovazione e nell'integrazione di tecnologie avanzate, come quelle legate al digitale e alle autovetture connesse. L'auto elettrica, infatti, non rappresenta semplicemente un cambiamento di sistema di alimentazione, ma un'evoluzione verso un modello tecnologico più complesso, che integra innovazioni nel campo digitale, satellitare, robotico e della mobilità autonoma. Questo processo di trasformazione richiede investimenti significativi nelle filiere di produzione, incluse quelle relative alle *gigafactory* per le batterie, in cui l'Europa è attualmente in ritardo rispetto a *competitor* come Cina e Stati Uniti.

Tesla e altre aziende tecnologicamente avanzate, come Hyundai con l'acquisizione di Boston Dynamics nel 2021, hanno dimostrato come l'integrazione tra industria automobilistica e innovazione tecnologica possa creare nuove opportunità di mercato e di sviluppo industriale. La Cina, inoltre, grazie a un forte ecosistema tecnologico, si posiziona come *leader* in settori chiave, generando un ulteriore svantaggio competitivo per l'industria europea.

Il caso specifico dell'Italia e il caso Stellantis

In tutto questo quadro emerge la situazione italiana con Stellantis, emblema della mancanza di una strategia industriale seria. Ne riportiamo in seguito alcuni punti critici:

1. Riorganizzazione e abbandono del modello "World Class Manufacturing": Il modello produttivo del *World Class Manufacturing* (WCM), implementato inizialmente per migliorare efficienza e qualità, è stato progressivamente abbandonato. Questo ha portato a una maggiore flessibilità nelle operazioni, ma anche a una perdita di specificità e competitività nei siti produttivi italiani rispetto ad altri paesi;

2. Ridimensionamento in Italia: La strategia di Stellantis ha comportato un ridimensionamento significativo della produzione in Italia, con una riduzione drastica dei volumi e, conseguentemente, dei livelli occupazionali. Rispetto ad altri paesi come Francia e Germania, il peso nel settore *automotive* di Stellantis in Italia è più elevato in quanto unico produttore, aggravando l'impatto economico e sociale di tale riduzione;

3. Internazionalizzazione e finanziarizzazione: L'azienda ha puntato su una

forte internazionalizzazione, spostando la produzione e gli investimenti verso altri mercati più redditizi o strategici. Parallelamente, la strategia di finanziarizzazione ha portato a concentrarsi maggiormente su rendimenti finanziari piuttosto che sul consolidamento della produzione locale, indebolendo la capacità industriale italiana;

4. Allontanamento dai canali istituzionali: Stellantis, in seguito alla fusione tra FCA e il gruppo PSA che ne ha sancito la nascita, ha optato per un progressivo distacco dai canali istituzionali di dialogo industriale in Italia. Questo ha indebolito il coordinamento con le politiche industriali nazionali, riducendo le opportunità per costruire sinergie con il tessuto industriale locale;

5. Competizione tra lavoratori di paesi diversi: L'adozione della *Common Modular Platform* ha permesso a Stellantis di delocalizzare con maggiore facilità le produzioni. Questo approccio ha esasperato la competizione tra i lavoratori dei vari paesi, riducendo i salari e i diritti nei paesi più deboli sul piano contrattuale, come l'Italia;

6. Strategia redditizia ma insostenibile per il sistema industriale: Nel 2023, Stellantis ha registrato profitti significativi e crescenti, grazie a una strategia basata principalmente sulla riduzione dei costi, in particolare quelli legati al lavoro. Tuttavia, questa redditività non si traduce in benefici per il sistema produttivo italiano, che rimane vulnerabile e poco competitivo a livello globale, quanto per gli azionisti, che hanno beneficiato di dividendi per €16.1 miliardi fra il 2020 e il 2024;

7. "Too big to leave" e contrattazione asimmetrica: Stellantis esercita un potere contrattuale molto elevato, sfruttando la minaccia implicita di delocalizzazione per ottenere agevolazioni e sussidi. Ma questo approccio accentua le disuguaglianze e la dipendenza dai produttori globali.

In virtù di ciò, si capisce come la strategia di Stellantis, pur redditizia nel breve periodo, abbia generato vulnerabilità significative per l'industria automobilistica italiana, considerando la dipendenza che l'intero comparto ha da questo singolo *player*.

L'Italia, che nel 2000 era tra i principali produttori automobilistici al mondo, è ora all'ottavo posto in Europa. Questo declino è accompagnato da una perdita del 20% degli occupati nel settore negli ultimi venti anni. In maniera più ampia, la crisi del settore automobilistico italiano è il risultato di una serie di fattori, tra cui:

1. Mancanza di investimenti industriali: Gli stabilimenti produttivi italiani soffrono da anni di carenze negli investimenti necessari a mantenere competitività e innovazione;

2. Strategie industriali errate: La distribuzione degli utili ha spesso avuto priorità rispetto agli investimenti strutturali, penalizzando il rinnovamento del modello produttivo e tecnologico;

3. Obsolescenza dei modelli produttivi: La produzione italiana resta fortemente concentrata sui motori termici, con investimenti insufficienti nelle tecnologie ibride ed elettriche.

2. Prospettive e opportunità (e rischi)

Le sfide che stanno colpendo l'industria automobilistica europea sono simili alla trasformazione che l'industria americana ha affrontato all'inizio degli anni '80. Il passato insegna che anche in momenti di crisi, l'industria può trovare nuovi percorsi di sviluppo, come dimostrato dalla ripresa della Chrysler in seguito ai sostegni statali supportati da Reagan. Sebbene l'industria europea stia vivendo sfide significative, non è destinata a cedere di fronte alla concorrenza globale. L'evoluzione del mercato non è solo una difficoltà, ma anche un'opportunità per innovare e riposizionarsi come *leader* globale.

Ad esempio, i produttori automobilistici europei stanno lavorando attivamente allo sviluppo di **motori** per veicoli elettrici che riducono o eliminano l'uso di **terre rare**, un passo fondamentale che comporta numerosi vantaggi, tra cui: (i) un maggiore rispetto per l'ambiente, in quanto l'estrazione delle terre rare ha impatti ambientali significativi, tra cui danni agli ecosistemi locali; (ii) l'indipendenza dalle risorse critiche, che sono principalmente controllate dalla Cina; (iii) la riduzione dei costi di produzione. Ad esempio, Renault, in collaborazione con Valeo, sta lavorando su motori elettrici privi di terre rare e entro il 2027 inizierà la produzione di motori elettrici senza magneti permanenti contenenti tali materiali, un passo decisivo per abbattere i costi e migliorare la sostenibilità. Inoltre, realtà come BMW e Tesla, stanno esplorando motori a induzione, che, sebbene non ancora predominanti nel mercato, stanno guadagnando attenzione come soluzione a lungo termine.

Un altro esempio riguarda lo sviluppo delle **piattaforme tecnologiche**, già con-

solidato in Cina, rappresenta un'opportunità anche per l'Europa. Le piattaforme che connettono veicoli e dispositivi sono chiave per il futuro della mobilità, e l'Europa può sviluppare le proprie piattaforme digitali per colmare il *gap* con i competitor asiatici. L'industria cinese ha dimostrato che un approccio integrato e innovativo, che include piattaforme tecnologiche, è vincente.

Un esempio positivo arriva dalla Spagna, che grazie al governo Sanchez ha saputo adottare politiche favorevoli agli investimenti, creando un ambiente competitivo e attrattivo. Questo dimostra che, anche in un contesto europeo, politiche industriali chiare e mirate possono fare la differenza. L'Italia, se riuscirà ad attuare una pianificazione strategica simile, potrà attirare investimenti vitali per il settore e colmare il *gap* con altri Paesi europei. La forza dell'industria automobilistica europea non sta solo nella tecnologia, ma anche nella capacità di rinnovarsi attraverso politiche di supporto all'innovazione.

La velocità del cambiamento, sebbene sfidante, rappresenta anche una grande opportunità per l'Europa. La trasformazione verso una mobilità più intelligente e sostenibile offre alla regione la possibilità di diventare un leader globale nell'innovazione tecnologica e nella sostenibilità. Le sfide non sono insormontabili: con risposte rapide e una visione coordinata, l'Europa non solo può colmare il *gap* con la Cina, ma può anche dettare le regole del gioco nei prossimi decenni. L'importante è guardare oltre l'auto elettrica e abbracciare l'intera rivoluzione della mobilità, mirando a un cambiamento che benefici economia, società e ambiente.

3. Difesa dell'occupazione

Prima di affrontare dinamiche delle politiche a lungo termine e dalle scelte strategiche dell'industria, che illustreremo più avanti, è altrettanto fondamentale adottare misure concrete per tutelare l'occupazione nel breve termine nel nostro paese. L'approccio di Stellantis, orientato alla razionalizzazione commerciale, ha ridotto la rilevanza strategica degli stabilimenti italiani, con il rischio di un progressivo depauperamento delle competenze, che potrebbero disperdersi. Sebbene al momento non si siano registrati licenziamenti di massa, bensì sporadici, si assiste a una continua riduzione dei posti di lavoro dovuto a scivoli e mancanza di assunzioni per rimpiazzare la forza lavoro uscente, in particolare per i lavoratori di Stellantis. Questo processo deve fermarsi il prima possibile, poiché all'interno di queste realtà si trovano competenze e professionalità fondamentali per il rilancio

e per il futuro del settore. Pertanto, la tutela dell'occupazione deve essere considerata una priorità da accompagnare a un cambiamento che consideri le esigenze future, tra cui l'implementazione di programmi di formazione che adeguino le competenze dei lavoratori alle nuove esigenze tecnologiche. In quest'ottica, le seguenti proposte vengono presentate:

Riforma degli ammortizzatori sociali. La revisione degli ammortizzatori sociali è urgente: essi vanno resi più flessibili per rispondere alle esigenze delle imprese in crisi e alle necessità dei lavoratori. Le politiche dovrebbero incentivare le aziende a preservare i posti di lavoro, prevenendo licenziamenti indiscriminati e garantendo un adeguato supporto economico a chi rischia di perdere il lavoro.

Politiche di protezione sociale. È necessario sviluppare politiche di protezione sociale che rispondano alle nuove sfide del settore, incrementando il sostegno ai lavoratori colpiti dalle trasformazioni in atto e favorendo la loro riqualificazione, al fine di garantire una transizione giusta e inclusiva.

Salari. Attualmente, molti lavoratori sono in cassa integrazione da decenni, creando una condizione di povertà inaccettabile. Inoltre, molte imprese del settore hanno mirato ad aumentare la loro redditività esercitando una pressione al ribasso sui salari. Un tempo, i lavoratori automobilistici potevano permettersi di acquistare l'auto che producevano ma oggi questa condizione è lontana. Pertanto, il tema del salario deve essere affrontato con urgenza, poiché è legato a molte altre problematiche.

Coinvolgimento di nuovi investitori. L'ingresso di nuovi *partner* industriali è da considerarsi come un'opportunità per rafforzare il settore, non come una sostituzione del rapporto con Stellantis, ma come un complemento che contribuisca alla crescita e alla stabilità delle fabbriche italiane.

Assegnazione di nuovi modelli a impianti specifici nel breve. È necessario favorire la produzione di nuovi modelli in impianti specifici, laddove le tecnologie e le *skill* locali lo consentano nell'immediato. In tal senso, è positiva la decisione comunicata da Stellantis in sede ministeriale il 17 Dicembre 2024 di allocare la produzione di modelli *mass-market* e nuove piattaforme per l'innovazione agli stabilimenti di Pomigliano e Melfi, proprio a testimonianza del fatto che le risorse e le competenze in questi luoghi esisto. Questo sforzo va mantenuto e il governo ne deve rimanere protagonista.

4. Politiche correnti in Italia e in Europa

In Italia. In Italia, assume rilevanza il **Fondo Nazionale Automotive (FNA)**, che dovrebbe inserirsi in una cornice più ampia di sostegno alla competitività dell'industria manifatturiera. Tale fondo deve essere coordinato con iniziative europee già in atto, come il **Clean Industrial Deal** e il **Fondo per la Competitività**, che noi chiediamo vengano mantenute e integrate. Tuttavia, i tagli operati dalla recente manovra di bilancio, che riducono l'allocazione del 72% (considerando i ripristini parziali provenienti dagli emendamenti), sono inaccettabili. È essenziale che questi fondi vengano ripristinati in toto, come parzialmente già fatto in una seconda revisione alla manovra di bilancio, poiché il sostegno pubblico è imprescindibile per affrontare una crisi che non è solo settoriale, ma tocca l'intero tessuto economico e industriale del Paese.

Nella mozione unitaria presentata dalle opposizioni, il Partito Democratico ha sostenuto la richiesta avanzata dai sindacati di istituire un tavolo di confronto a Palazzo Chigi. È necessario che il governo assuma pienamente le proprie responsabilità, definendo un piano strategico di sistema per accompagnare la filiera automobilistica nella transizione. Il Partito Democratico ha richiesto e continuerà a richiedere un approccio sistemico che includa:

- Sostegno alla filiera: Rafforzare la catena di approvvigionamento delle materie prime critiche e incentivare la creazione di *gigafactory* per aumentare la capacità produttiva;
- Investimenti in ricerca e sviluppo: Promuovere collaborazioni tra università e imprese per sviluppare tecnologie innovative;
- Formazione e riqualificazione: Implementare programmi di formazione per adeguare le competenze dei lavoratori alle nuove esigenze tecnologiche;
- Infrastrutture di ricarica: Migliorare la rete di ricarica elettrica, colmando il divario rispetto alla media europea. Attualmente, l'Italia registra una densità di 7,9 colonnine ogni 100 km contro le 12,3 della media UE;
- Economia circolare: Sviluppare un sistema competitivo per il riciclo delle materie prime e affrontare il problema dei costi energetici.

In Europa. Nel continente, sono due le tematiche principali, come segue:

I. Scadenze e sanzioni. Affrontare la transizione del settore automobilistico europeo è cruciale, ma è essenziale evitare soluzioni che si limitano a spostare i problemi anziché risolverli. La *Task Force* sull'auto ha delineato un percorso strategi-

co per supportare l'industria in un contesto di competizione globale, con il 2035 come obiettivo importante, ma le decisioni operative devono essere tempestive e realistiche per garantire una transizione sostenibile.

Un punto centrale riguarda le sanzioni previste per il 2025 e il 2026. Gli esperti del settore hanno sollevato preoccupazioni sull'impatto economico che queste penalità potrebbero avere sulle case automobilistiche. Le attuali proiezioni di vendita di veicoli elettrici non sono sufficienti per soddisfare i target di riduzione delle emissioni di CO₂, e ciò rischia di tradursi in costi elevati per i produttori. Questo tema non deve essere considerato un tabù, ma affrontato con pragmatismo e concertazione a livello nazionale ed europeo. Le proposte sul piatto includono l'abolizione delle sanzioni, la loro rimodulazione (ad esempio, una revisione del calendario) o il loro impiego per creare un fondo europeo specificamente dedicato alla transizione ecologica dell'industria automobilistica, anziché destinarle al bilancio generale dell'Unione Europea. È essenziale che queste risorse vengano reinvestite direttamente nel settore per promuoverne la trasformazione tecnologica e industriale.

Il 2025 sarà cruciale per monitorare i progressi, mentre nel 2026 avverrà una revisione ufficiale della transizione, con analisi sui veicoli elettrici, le infrastrutture di ricarica e i target ambientali. Un piano strutturato e condiviso permetterà di bilanciare sostenibilità e fattibilità economica, garantendo la competitività dell'industria automobilistica europea.

II. Dazi. Sul tema dazi, ricordiamo cosa ci insegna la storia. Nel 1981, gli Stati Uniti non imposero dazi sui veicoli giapponesi, ma negoziarono un accordo che prevedeva un "*Voluntary Export Restraint*" (VER), secondo cui i produttori giapponesi limitarono volontariamente le esportazioni di auto negli Stati Uniti a 1,68 milioni di veicoli all'anno. Questa strategia, pur non essendo una vera imposizione, aiutò l'industria automobilistica statunitense a riorganizzarsi e riuscendo a competere più efficacemente nel breve termine.

Tuttavia, pur avendo avuto effetti positivi nel breve periodo, il protezionismo può essere una risposta tattica per risolvere problematiche immediate, ma non costituisce una strategia sostenibile a lungo termine. Infatti, mentre i produttori giapponesi limitavano le esportazioni, iniziarono a costruire stabilimenti di produzione negli Stati Uniti, rafforzando così la loro presenza e competitività sul mercato. In maniera simile nel contesto attuale, i dazi potrebbero stimolare i produttori cinesi

a investire in Europa, portando a un trasferimento di competenze e all'utilizzo di componenti europei. Questo approccio potrebbe favorire un riequilibrio nelle dinamiche produttive, contribuendo a colmare il *deficit* industriale di alcuni gruppi, come Stellantis.

5. Proposte di sviluppo

1. Quadro generale

A livello europeo, è indispensabile mettere in campo un grande piano industriale per il settore *automotive*, una sorta di "Piano Marshall" che affronti con la stessa determinazione e urgenza dimostrata durante la pandemia le sfide che questo comparto sta affrontando.

La crisi dell'industria automobilistica europea non si risolverà semplicemente smantellando il *Green Deal* o posticipando gli obiettivi fissati per il 2035. La transizione dall'endotermico all'elettrico non è una scelta ideologica, ma una decisione strategica condivisa anche dai principali costruttori europei. Questi ultimi sanno bene che mantenere due linee produttive parallele, una basata sui combustibili fossili e l'altra sull'elettrico, non sarebbe sostenibile. In questo contesto, è essenziale concentrare gli sforzi verso soluzioni e tecnologie con reali potenzialità di successo. Ad esempio, i biocarburanti, pur giocando un ruolo importante, sono destinati a rimanere una soluzione di nicchia, riservata a settori specifici come il trasporto aereo o marittimo, e non rappresentano una risposta strutturale per i 40 milioni di veicoli endotermici attualmente in circolazione in Italia.

È necessario adottare dunque un approccio strategico che preveda investimenti su due fronti: uno emergenziale, per stimolare la domanda e il mercato, e uno strutturale, per rafforzare la competitività e promuovere l'innovazione. La visione che guida questo approccio si fonda su alcuni pilastri strategici chiave:

1. Investimenti pubblici e privati: Creare fondi europei mirati alla transizione industriale, simili a quelli istituiti durante la crisi del COVID-19, per supportare l'innovazione, evitando soluzioni assistenzialiste;

2. Collaborazione intersettoriale: Coinvolgere aziende strategiche dell'innovazione come Leonardo, Enel, Anas e Iveco in sinergia con Stellantis, per sviluppare soluzioni integrate che coniughino tecnologia, infrastrutture e sostenibilità;

3. Stabilità regolatoria: Garantire una certezza normativa che favorisca investimenti di lungo periodo, evitando continui cambiamenti che compromettono la pianificazione a lungo termine;

4. Riforma del modello industriale: Integrare l'industria automobilistica con settori avanzati come il digitale e la robotica, per sviluppare nuovi paradigmi di mobilità, inclusi veicoli autonomi e droni;

5. Potenziamento infrastrutturale: Accelerare la realizzazione di infrastrutture per la ricarica elettrica, superando ostacoli locali e burocratici che rallentano il progresso.

A livello europeo e italiano, il supporto al settore automobilistico deve essere affrontato con interventi efficaci e coordinati su due fronti complementari: domanda e offerta. Si presentano in seguito alcune proposte concrete.

II. Proposte lato offerta

Controllo della catena del valore. Il controllo della catena del valore rappresenta un aspetto cruciale per ridurre la dipendenza da paesi terzi, in particolare per quanto riguarda componenti strategici come batterie e semiconduttori, nonché materie prime necessarie alla produzione delle batterie stesse. Un primo passo fondamentale consiste negli investimenti nelle catene del valore interne, con particolare *focus* sulla creazione di impianti di produzione di batterie in Europa. Le *gigafactory*, già in fase di sviluppo in paesi come la Francia e la Germania, rappresentano un esempio emblematico di questa strategia, per favorire una produzione locale che supporta il trasferimento di tecnologie avanzate e competenze specializzate.

Un esempio di politica virtuosa in questo ambito proviene dalla Spagna. Il governo di Pedro Sánchez ha compiuto uno sforzo significativo per attrarre investimenti, come la recente *gigafactory* a Saragozza, collaborando con aziende internazionali come Stellantis e CATL attraverso incentivi fiscali e fondi europei per attrarre tali investimenti. In particolare, il recente accordo negoziato tra il governo spagnolo e Stellantis ha portato all'assegnazione di €357,8 milioni dai Progetti strategici per la ripresa ("Perte") destinati a supportare la creazione di impianti di produzione automobilistica e batterie. Questo intervento si inserisce in un piano energetico più ampio che mira a raggiungere 5,5 milioni di auto elettriche e una quota dell'81% di elettricità rinnovabile entro il 2030, confermando l'impegno spagnolo nella transizione energetica. Il modello spagnolo evidenzia l'importanza

delle alleanze internazionali e delle politiche di supporto per lo sviluppo di tecnologie e infrastrutture locali in un quadro di perfetta sintonia fra pubblico e privato.

Dunque, con una visione più internazionalista, sono necessarie nuove politiche *inbound* e *outbound*, sfruttando i fondi del *Green Deal* europeo e quelli nazionali per:

- Attrarre investimenti esteri in Italia, rafforzando la capacità industriale e tecnologica interna;
- Supportare le imprese italiane all'estero, favorendo investimenti nella *supply chain* e collaborazioni con *partner* stranieri in contesti in cui esistono ecosistemi favorevoli per l'estrazione e la lavorazione di materie prime, per la produzione di batterie e componenti *high-tech*.

In termini di politiche *inbound*, è prioritario definire strategie mirate all'attrazione di investimenti esteri per la realizzazione di nuove *gigafactory* e l'insediamento di imprese straniere nel paese, anche attraverso la promozione di modelli di *joint venture* con imprese italiane. Tali iniziative possono essere sostenute, fra gli altri, mediante l'impiego di fondi europei e nazionali dedicati, l'introduzione di agevolazioni fiscali per la ricerca e lo sviluppo, e la creazione di Zone Economiche Speciali (ZES) caratterizzate da regimi normativi e fiscali e procedure semplificati per la costruzione di impianti e per l'avvio di progetti tecnologicamente avanzati. Contestualmente, tali obiettivi possono essere facilitati da nuovi afflussi di capitali esteri, come ad esempio fondi alternativi (e.s. *venture capital*).

Dall'altro lato, politiche *outbound* possono assumere differenti gradi di intervento statale, da misure dirette a soluzioni meno invasive, ma ugualmente orientate a consolidare la filiera industriale e tecnologica in un contesto internazionale. Alternative possono essere:

- Investimenti diretti in imprese produttive o in progetti strategici, come iniziative pilota o attività di estrazione di materie prime. Questa soluzione presenta molteplici vantaggi: maggiore sicurezza nella *supply chain* derivante da una minore dipendenza geopolitica, acquisizione di *know-how* estero da integrare nella filiera nazionale e potenziale rilocalizzazione futura di attività produttive sul territorio italiano;
- Co-investimenti pubblico-privati in imprese specializzate nella lavorazione di materie prime, nella produzione di batterie o nel riciclo delle stesse, affiancando il *know-how* del privato a finanziamenti pubblici;
- Finanziamenti e strumenti creditizi agevolati per incentivare le imprese auto-

motive a investire nella filiera, con benefici quali la creazione di corridoi di investimento verso paesi strategici e semplificazione operativa grazie a relazioni inter-governative.

Una piattaforma pan-europea. In tema di veicoli elettrici destinati al “*mass market*”, una proposta significativa proviene dai *leader* del settore automobilistico, tra cui Luca De Meo, CEO di Renault. Questi suggeriscono una cooperazione tra produttori automobilistici europei attraverso la creazione di piattaforme condivise, finalizzate alla condivisione di tecnologie e risorse tra i principali produttori automobilistici, con l’obiettivo di ridurre i costi di produzione dei veicoli elettrici e accelerare l’adozione di soluzioni innovative. Questo modello di collaborazione, ispirato all’approccio integrato del settore aerospaziale con Airbus, potrebbe facilitare l’accesso a veicoli elettrici a prezzi più contenuti, in particolare per i consumatori della classe media. In particolare, esso prevede:

- **Progetti Comuni.** Ossia la creazione di una piattaforma tecnologica comune che comprenda componenti fondamentali come la batteria, il motore, le soluzioni di ricarica e i *software*, per accelerare lo sviluppo di tecnologie cruciali e ottimizzare i costi di ricerca e sviluppo, riducendo la duplicazione degli sforzi e migliorando l’efficienza complessiva;
- **Produzione Comune.** Ossia la condivisione di impianti di produzione esistenti o nuovi per generare economie di scala. La condivisione delle catene di approvvigionamento ridurrebbe ulteriormente i costi, incluso quelli di approvvigionamento.

Il successo di questo piano dipende dal supporto delle politiche europee. Infatti, l’Europa ha l’obbligo di riposizionarsi come organo centrale nell’accelerare la cooperazione tra i produttori di veicoli elettrici, sia attraverso il finanziamento di progetti di ricerca e sviluppo, sia attraverso la creazione di un quadro normativo comune. L’armonizzazione delle normative tra gli Stati membri è fondamentale per ridurre la frammentazione del mercato e i costi di produzione, semplificando la progettazione e la produzione dei veicoli. Standard comuni in ambito di sicurezza, emissioni e infrastrutture di ricarica faciliterebbero l’adozione dei veicoli elettrici in tutta Europa, creando una rete integrata e interoperabile. Inoltre, politiche comunitarie potrebbero incentivare la standardizzazione dei componenti, come le batterie, riducendo ulteriormente i costi e favorendo l’interoperabilità tra i modelli. Con un approccio normativo coerente, l’Europa potrebbe consolidare la sua *leadership* nella mobilità elettrica e rispondere alle sfide della sostenibilità e della competitività globale.

Energia. Quando si parla di politica *automotive* innovativa, è impossibile scollare il discorso dal tema dell'energia. L'ecosistema che si sta delineando è caratterizzato da un'elevata intensità energetica, e la competitività del settore dipenderà in larga misura dai costi energetici che le imprese si troveranno ad affrontare. Le aziende italiane, tuttavia, subiscono costi energetici superiori rispetto a quelle di altri Paesi, tra cui paesi europei come Francia e Spagna, un fattore che penalizza la loro competitività sul mercato internazionale.

La produzione di veicoli elettrici e batterie richiede ingenti quantità di energia. In questo contesto, politiche che promuovano l'uso di fonti rinnovabili a basso costo, come eolico e solare, rappresentano una leva strategica per ridurre i costi di produzione e migliorare la posizione competitiva delle aziende.

L'industria *automotive* deve inoltre allinearsi agli obiettivi di neutralità climatica, coerentemente con il già menzionato nuovo approccio del *Life-Cycle Assessment*. Questo richiede investimenti significativi sia nella progettazione di veicoli più efficienti, sia nell'intera filiera produttiva, privilegiando processi a basse emissioni di CO₂. Le *gigafactory*, che svolgeranno proprio il ruolo centrale nel nuovo ecosistema, saranno enormi consumatori di energia. La competitività della filiera dipenderà dunque dall'accesso a fonti di energia pulita, economica e affidabile.

Per sostenere lo sviluppo di queste infrastrutture e dell'intero settore, è necessario innanzitutto investire massicciamente sulle energie pulite. Inoltre, bisogna intervenire sulla fiscalità energetica, riducendo il peso fiscale e garantendo tariffe sostenibili per le imprese.

Energy Storage. Lo stoccaggio dell'energia è un fattore chiave per garantire il successo a lungo termine dell'industria automobilistica europea. Le tecnologie avanzate di immagazzinamento sono essenziali non solo per migliorare l'efficienza e l'autonomia dei veicoli elettrici, ma anche per rendere più stabile ed efficiente l'infrastruttura energetica europea.

Dunque, lo stoccaggio energetico non è fondamentale solo per la mobilità, ma anche per le reti elettriche, che devono adattarsi all'aumento dell'energia prodotta da fonti rinnovabili intermittenti come il solare e l'eolico. Le tecnologie di stoccaggio sono fondamentali per la stabilizzazione delle reti elettriche, permettendo di immagazzinare l'energia quando la produzione è alta (ad esempio, da fonti rinnovabili) e di rilasciarla nei momenti di picco della domanda. In questo modo,

l'energia stoccata supporta una rete più resiliente e sostenibile. Inoltre, l'integrazione di soluzioni di *storage* distribuito – come batterie nei veicoli elettrici, nelle abitazioni e nelle industrie – contribuirà a rafforzare la stabilità complessiva del sistema energetico

Per favorire la transizione verso la mobilità elettrica, l'Unione Europea deve intensificare gli investimenti in ricerca e sviluppo su questo tema, attraverso il finanziamento di progetti pubblici e privati, con il *Green Deal* europeo come leva principale. Il già citato investimento in *gigafactory* locali può contribuire a migliorare l'efficienza in questo ambito. È fondamentale anche sostenere la creazione di infrastrutture di ricarica rapida e soluzioni alternative innovative come il "*battery swapping*", che migliorano l'accessibilità e la sostenibilità dei veicoli elettrici.

III. Proposte lato domanda

Incentivi diretti alla domanda. Un primo intervento in questa direzione riguarda l'introduzione di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi, con un *focus* particolare sulle fasce di popolazione a reddito medio-basso.

Politiche attuabili includerebbero incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici, benefici fiscali per le auto aziendali, e incentivi come la detrazione sulle tasse di registrazione e sulle tariffe per i veicoli elettrici. Inoltre, sarebbe opportuno introdurre sussidi diretti per l'acquisto di veicoli elettrici e agevolazioni fiscali per il *leasing*, in base al modello di veicolo.

È essenziale, però, che tali politiche siano bilanciate da meccanismi che evitino disuguaglianze regionali, garantendo che gli incentivi siano distribuiti equamente in tutto il territorio, per stimolare una domanda più ampia e inclusiva. Questi incentivi devono essere più strutturati e duraturi, in modo da stimolare la domanda omogenea, creando una base di utenti diversificata e diffusa, che possa garantire una crescita sostenibile del mercato automobilistico elettrico in tutta Europa.

Il leasing sociale per veicoli elettrici. Il *leasing* sociale rappresenta una soluzione concreta per abbattere le barriere economiche all'accesso alla mobilità elettrica, come mostra il modello adottato in Francia. Qui, le famiglie a basso e medio reddito possono noleggiare un veicolo elettrico con un costo mensile di €100, grazie a sovvenzioni statali che coprono gran parte del costo del *leasing*.

Il *leasing* sociale può rilanciare il comparto automobilistico europeo in diversi

modi, ma soprattutto:

- Consente una maggiore diffusione dei veicoli elettrici anche tra le fasce di popolazione a basso reddito;
- Porta a potenziare le infrastrutture di ricarica europee e adottare standard comuni che rafforzano l'ecosistema locale, rendendo i veicoli europei più pratici e integrati rispetto ai concorrenti cinesi;
- Incentiva i produttori a investire in soluzioni avanzate per ridurre i costi di produzione e diversificare l'offerta, ora corrisposta da una domanda più ampia;
- Contribuisce a creare un mercato dell'usato per i veicoli elettrici: al termine dei contratti, i veicoli rientrati nel mercato diventano disponibili a prezzi più accessibili, favorendo la diffusione di massa delle auto elettriche e creando un ecosistema sostenibile. Questo modello circolare garantisce un'adozione più rapida e capillare delle tecnologie a basse emissioni.

L'adozione di iniziative come il *leasing* sociale si inserisce in una visione più ampia di rilancio del settore automobilistico europeo, che include anche le piattaforme di *car sharing*. Tali iniziative darebbero nuovo slancio al marchio "*Made in Europe*" e alla sua competitività globale.

Flotte Aziendali. Per accelerare la transizione verso una mobilità più sostenibile, è essenziale rivedere gli incentivi, concentrandosi sul rinnovo del parco veicoli in favore di veicoli elettrici. Un passo importante sarebbe l'introduzione di una politica fiscale più moderna per le flotte aziendali, che rappresentano una quota rilevante del mercato automobilistico, circa il 44% della domanda nel 2024. Le flotte aziendali possono svolgere un ruolo cruciale nel favorire l'elettrificazione del settore, attraverso programmi mirati per il rinnovo con veicoli sostenibili ed efficienti.

La Legge di Bilancio 2025 presenta alcune lacune nel supporto a questa transizione per le imprese. In particolare. Le agevolazioni previste, come la riduzione della tassazione sui "*fringe benefits*" per veicoli elettrici e ibridi *plug-in*, non risultano sufficienti per rendere economicamente vantaggioso il passaggio a flotte elettriche, soprattutto per le PMI. Mancano infine piani mirati per il rinnovo dei veicoli aziendali con auto elettriche o ibride e per la rottamazione dei veicoli più inquinanti.

Per colmare queste carenze, sarebbe opportuno integrare misure che rendano la migrazione a veicoli elettrici più conveniente per le imprese, come sgravi fiscali per l'acquisto di veicoli elettrici, un quadro normativo stabile e prevedibile e pro-

grammi di sensibilizzazione fra le imprese.

Reti di ricarica. La carenza di una rete capillare di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici rappresenta uno dei principali ostacoli alla diffusione della mobilità elettrica in Italia.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) prevede un investimento di 741 milioni di euro per l'installazione di 31.500 punti di ricarica pubblici entro il 2030. Tuttavia, è necessario essere più ambiziosi, in quanto gli obiettivi che ci siamo posti risultano insufficienti per creare certezze nella popolazione. Il Governo sta inoltre arrancando nell'assegnazione degli appalti. Bisogna velocizzarne le tempistiche, assicurandosi che tali appalti vengano assegnati con oculatezza e tempestività, privilegiando *partner* commerciali in grado di offrire tecnologie avanzate, come la ricarica ultrarapida sopra i 22KW e soluzioni integrate con fonti di energia rinnovabile.

Parallelamente, è fondamentale incentivare l'installazione di infrastrutture di ricarica sia in nuovi edifici residenziali e commerciali, sia in quelli esistenti. A tal proposito, la revisione al ribasso del "Bonus Colonnine Domestiche" da €40 milioni nel 2023 a €20 milioni nel 2024 è negativa, e la frammentazione temporale della misura rischia di creare incertezza nei consumatori.

Per informazioni
forum@fondazionedemo.it



:DEMO
LA FONDAZIONE

