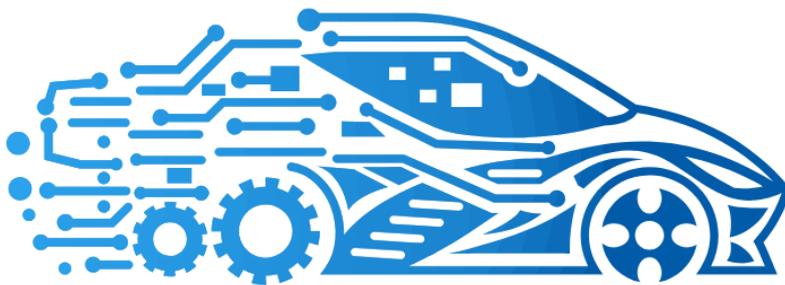




**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

LA TRANSIZIONE DELL'AUTOMOTIVE PER ARTIGIANI E PMI



**SCENARI, SFIDE E OPPORTUNITÀ
PER LE IMPRESE DELLA FILIERA**

POSITION PAPER

OTTOBRE 2024

LA TRANSIZIONE DELL'AUTOMOTIVE

Scenari, sfide e opportunità per le imprese della filiera

Position Paper CNA

ottobre 2024

Indice

Premessa: la transizione della filiera auto spinta dalle Politiche Europee.....	7
La filiera dell'automotive in Italia: un quadro di insieme.....	9
Tendenze di mercato di breve periodo e trend produttivo di lungo periodo.....	15
Quali prospettive per affrontare la transizione tutelando una filiera strategica per il Paese	17
Produzione/Componentistica	17
Manutenzione	19
Conclusioni.....	21

PREMESSA: LA TRANSIZIONE DELLA FILIERA AUTO SPINTA DALLE POLITICHE EUROPEE

Nell'ambito della transizione ecologica, il settore auto è stato negli ultimi anni oggetto di una forte spinta da parte dell'Unione Europea, finalizzata a rafforzare le politiche volte a ridurre l'impatto ambientale del settore: circa il 25% delle emissioni in Italia derivano dai trasporti e, in quest'ambito, i due terzi provengono dalle automobili, in linea con il dato Europeo.

La definizione di obiettivi sfidanti per il settore è avvenuta nell'ambito del più ampio pacchetto normativo Fit for 55%, lanciato dalla Commissione Europea nel luglio del 2021 per accelerare il percorso di contrasto al cambiamento climatico mirando a ridurre di almeno il 55% le emissioni di CO₂ entro il 2030 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tali obiettivi sono poi definiti in target specifici, ulteriormente rafforzati attraverso il Piano RepowerEU emanato a seguito della pesante crisi energetica.

Per quanto riguarda nello specifico **il trasporto**, questo dovrà contribuire alla transizione energetica e climatica europea **con un taglio del 90 % delle emissioni di CO₂ entro il 2050**; in tale contesto, **il solo settore del trasporto su strada deve abbattere le emissioni di CO₂ del 45% nel periodo 2030-2034**.

Tra i diversi provvedimenti che sono intervenuti per implementare questi target, quello più dibattuto è stato il Regolamento UE 2023/851.

La norma prevede, infatti, che le case automobilistiche riducano del 55% le emissioni di CO₂ delle automobili e del 50% quelle dei furgoni rispetto agli obiettivi del 2021 entro il 2030. Per far ciò, viene stabilito il **phase-out dall'immissione sul mercato di auto e veicoli leggeri a motore termico a partire dal 2035** attraverso un divieto di nuove immatricolazioni¹ dei veicoli con motore a combustione interna alimentati a benzina e diesel (motore termico).

Seppure venga indicato che gli obiettivi potranno essere conseguiti mantenendo un approccio tecnologicamente neutro (*principio richiamato nei considerando al Regolamento*), **nei fatti si fa prevalente riferimento alla tecnologia elettrica**; l'eventuale contributo di altre tecnologie (veicoli elettrici ibridi o alimentati da biocarburanti quali veicoli che possono contribuire alla transizione energetica del settore) non è esplicito, ma viene rimandato ad una fase di valutazione intermedia da attuare entro il 2025.

Il Regolamento, dopo un lungo negoziato, ha disposto anche alcune deroghe alla disciplina generale, prevedendo in particolare:

- ✓ l'esenzione dal divieto di immatricolazione per le imprese che producono meno di 1000 veicoli l'anno;
- ✓ la possibilità, a favore delle imprese che producono meno di 10mila veicoli l'anno o meno di 22mila furgoni l'anno, di continuare a produrre e vendere fino al 2035 i veicoli alimentati a motore termico (emendamento c.d. Motor Valley, che ha fatto salve le case produttrici di auto di lusso che possono, quindi, usufruire, di un anno in più per adeguarsi al Regolamento europeo).

A livello Nazionale, il recente **Piano Nazionale Integrato Clima ed Energia** (PNIEC) conferma l'impegno per il settore in termini di obiettivi, ma una più ampia finestra di possibilità alle altre tecnologie, in particolare i biocarburanti.

Lo scenario per la decarbonizzazione del settore del trasporto delineato attraverso la definizione dei richiamati obiettivi, presenta delle **evidenti difficoltà di ordine economico e sociale**, lungo tutta la filiera.

¹ I veicoli già immatricolati alla data del 2035 potranno continuare a circolare anche dopo tale data.

Nel frattempo, il recente avvicendamento delle istituzioni europee a seguito delle ultime elezioni ha riaperto una riflessione complessiva sullo stato della competitività dell'economia europea.

Il recente Rapporto c.d. Draghi afferma la necessità di far combaciare la politica climatica con la politica industriale. Pertanto, **il processo di decarbonizzazione intrapreso dall'Europa quale via di salvaguardia dal rischio climatico e di contestuale opportunità di rilancio della crescita economica del continente, deve essere coniugato con strategie industriali che salvaguardino i settori più coinvolti sotto il profilo della competitività.** Si tratta di un approccio da sempre sostenuto da CNA e coerente con le esigenze di settori produttivi fondamentali per l'Europa e l'Italia.

In tale contesto, la decarbonizzazione del settore dell'automotive risulta strategica, ma richiede uno sforzo di pianificazione finora non pervenuto. Vanno, infatti, mobilitati investimenti pubblici significativi (almeno quattro volte più alti dei livelli attuali, sia a livello europeo che nazionale) in grado di riconvertire la catena di fornitura, come accade in altre economie mondiali, attuando strategie di intervento che non guardino esclusivamente a soluzioni tecnologiche univoche.

In merito, il Rapporto conferma la necessità di guardare alla **neutralità tecnologica** come opportunità per convertire la catena del valore, in particolare in relazione a quelle tecnologie pulite per le quali l'Unione Europea ha un ruolo di leader nel mercato globale (es. biocarburanti, idrogeno).

Non vanno, però, perse di vista le dinamiche di sviluppo delle tecnologie e dei mercati, per cogliere le quali è fondamentale un approccio complessivo che tenga conto dei processi orizzontali che si stanno consolidando nell'economia europea (digitalizzazione, elettrificazione, circolarità) e di quelli verticali (materia prime critiche, batterie, infrastrutture di ricarica e di trasporto). **Coniugare tali aspetti rappresenta la sfida per lo sviluppo del settore automotive in chiave green.**

LA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE IN ITALIA: UN QUADRO DI INSIEME²

La filiera dell'*automotive* ha da sempre avuto un ruolo centrale e propulsivo per l'economia italiana.

I dati dell'Associazione Nazionale Filiera Automobilistica, rielaborati dal Centro Studi CNA, confermano questa circostanza anche per gli anni recenti, caratterizzati dall'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni che hanno interessato la parte produttiva della filiera.

Tali dati, infatti, evidenziano che **l'industria automotive è il settore industriale con il più alto moltiplicatore di valore aggiunto, in ragione delle molteplici interdipendenze settoriali che esso vanta, sia nell'ambito della manifattura che in quello dei servizi**. Nel 2023 ha conseguito 346,4 miliardi di euro di fatturato (di cui 100,6 miliardi nell'attività di produzione) occupando 1,3 milioni di addetti (di cui 272mila nella produzione).

Seppure questa analisi sia concentrata sui settori *core* dell'*automotive*, non va trascurato il peso che altri comparti indirettamente impattati dal settore auto (**indotto indiretto**) e dalla sua transizione e che rivestono un ruolo altrettanto importante per l'economia: si pensi ad esempio a tutto ciò che è connesso alla gestione delle auto (dai parcheggi fino ai servizi finanziari e assicurativi, così come la distribuzione del carburante e la logistica ad essa connessa).

Nell'ambito complessivo della filiera, **un ruolo di primo piano è svolto dal comparto della componentistica la cui leadership, a livello globale, emerge con evidenza dai dati considerando, che circa la metà del fatturato, è realizzato sui mercati esteri e che il comparto vanta da oltre venti anni un avanzo commerciale positivo**.

Tavola 1- LA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE IN ITALIA LETTA ATTRAVERSO I DATI ANFIA



La rilevanza della filiera dell'*automotive* emerge, anche, dall'analisi del database Istat "Struttura e Competitività delle Imprese".

Le informazioni desumibili da questo database, aggiornate al 2021, potrebbero erroneamente indurre a ridurre l'importanza della filiera rispetto a come essa emerge dai dati dell'ANFIA, poiché basate su dati individuati univocamente attraverso i codici Ateco delle attività legate strettamente alla produzione e ai servizi riguardanti il settore automobilistico, e non anche con i legami esistenti *de facto* con esso.

L'uso della classificazione Ateco per perimetrare la filiera porta, così, ad escludere, dalla stessa, imprese operanti in altri comparti ma legati a doppio filo all'*automotive* (è il caso, ad esempio

² Fonte: Centro Studi CNA

delle imprese della meccanica che rivolgono la loro offerta *anche* al settore automobilistico ma in via non prevalente).

Tramite i dati Istat è, però, possibile analizzare con precisione l'articolazione della filiera e, cosa importante per i nostri scopi, far risaltare **il contributo delle imprese più piccole** che, pur fondamentali in alcuni comparti della filiera, rischiano di vedere fortemente ridimensionato il loro mercato di riferimento a causa delle trasformazioni tecnologiche che negli ultimi anni hanno investito l'*automotive*.

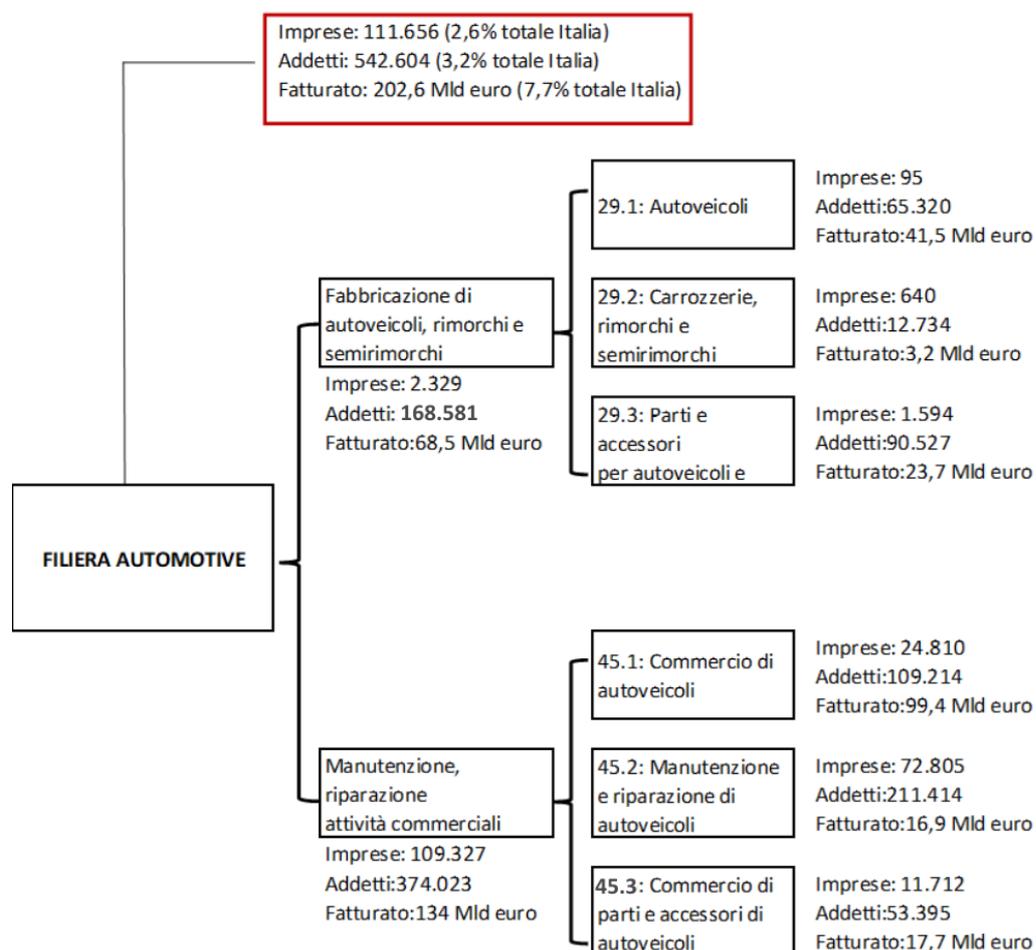
Utilizzando i dati Istat la filiera dell'*automotive* risulta composta dai seguenti comparti di attività economica:

- Fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1)
- Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2)
- Fabbricazione di parti di accessori per autoveicoli e i loro motori (codice Ateco 29.3)
- Commercio di autoveicoli (codice Ateco 45.1)
- Manutenzione e riparazione di autoveicoli (codice Ateco 45.2)
- Commercio di parti e accessori di autoveicoli (codice Ateco 45.3).

Secondo i dati Istat, nel 2021 la filiera dell'*automotive* italiana, comprensiva, da un lato della produzione di autoveicoli, delle carrozzerie, delle componenti e gli accessori e, dall'altro, delle attività commerciali (di autoveicoli e delle componenti e degli accessori) e di quelle attinenti alla riparazione/manutenzione degli autoveicoli, contava 111.656 imprese e 542.604 addetti.

Tavola 2 - LA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE IN ITALIA LETTA ATTRAVERSO I DATI ISTAT

Fonte: elaborazioni CNA su dati Istat



Il settore della produzione automobilistica

La produzione automobilistica (Codice Ateco 29) rappresenta il cuore della filiera dell'automotive dato che, in virtù di numerose interdipendenze con altri ambiti produttivi, è in grado di trainare la crescita dell'intero sistema produttivo. Tra i settori che beneficiano delle fasi espansive del comparto automobilistico figurano, ad esempio, il tessile (tappezzerie e rivestimenti), la gomma (pneumatici, guarnizioni etc.), la meccanica (componentistica), la metallurgia e i prodotti in metallo, la chimica e i minerali non metalliferi, ossia tutti quegli ambiti produttivi che realizzano beni funzionali alla realizzazione di una automobile.

Tabella 1 - La PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA IN ITALIA

Imprese, grandezze economiche, occupazione per comparti di attività economica

Fonte: elaborazioni CNA su dati Istat

	Fabbricazione di autoveicoli (Ateco 291)	Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Ateco 292)	Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori (Ateco 293)	Totale produzione automobilistica (Ateco 29)	Peso produzione automobilistica sul totale manifatturiero (%)
Imprese	95	640	1.594	2.329	0,6
Fatturato (migliaia di euro)	41.550.858	3.214.460	23.753.001	68.518.319	6,4
Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro)	35.280.979	2.601.079	19.005.951	56.888.009	6,8
Salari e stipendi (migliaia di euro)	2.154.149	371.886	3.174.649	5.700.684	5,2
Investimenti lordi in beni materiali (migliaia di euro)	1.705.398	82.259	805.629	2.593.286	7,5
Occupati	65.320	12.734	90.527	168.581	4,4
Lavoratori dipendenti	65.266	12.056	88.942	166.264	4,9
<i>Incidenza % lavoratori dipendenti su occupati</i>	<i>99,9</i>	<i>94,7</i>	<i>98,2</i>	<i>98,6</i>	
<i>Dimensione media aziendale (occupati per impresa)</i>	<i>687,6</i>	<i>19,9</i>	<i>56,8</i>	<i>72,4</i>	

Il settore della produzione automobilistica si caratterizza per un numero limitato di imprese (2.329 pari ad appena lo 0,6% del totale manifatturiero) in grado di generare, però, **valori significativi sia in termini di occupazione che di grandezze economiche**. Il fatturato generato da questo segmento produttivo è, infatti, pari al 6,4% dell'intera manifattura. Contributi anche più rilevanti riguardano l'acquisto di beni e servizi e gli investimenti lordi in beni materiali (pari rispettivamente al 6,8% e al 7,5% di quanto generato dall'intera manifattura).

Da ultimo, giova osservare che, la produzione automobilistica rappresenta anche un importante bacino di lavoro dipendente (nel settore opera quasi il 5% dell'occupazione dipendente dell'intera manifattura) e che la quasi totalità dei lavoratori (il 98,6%) è impiegata con questo tipo di contratto.

Complessivamente il settore della produzione automobilistica presenta una dimensione aziendale di 72,4 addetti per impresa. Si tratta, di un dato medio rilevante intorno al quale vi è, però, una forte variabilità a livello di comparti. Nella "Fabbricazione di automobili", dove secondo l'Istat nel 2021 erano attive 95 imprese, la dimensione media aziendale è di 687,6 addetti per impresa; mentre nella "Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e i loro motori" la dimensione media è di 59,8 addetti per impresa. Solo il comparto della "Fabbricazione di Carrozzerie, rimorchi e semirimorchi" presenta una dimensione aziendale molto più contenuta (19,9 addetti per impresa) ma, in ogni caso rilevante se paragonata a quella complessiva dell'intero settore manifatturiero (9,6 addetti per impresa).

Seppure i sopracitati dati del settore della produzione automobilistica sembrano descrivere un settore caratterizzato da una dimensione di impresa di un certo rilievo, un'analisi più approfondita evidenzia che, in particolare in alcuni settori la presenza delle micro e PMI è indubbiamente strategica.

Infatti i dati complessivi risentono del ruolo trainante del comparto “Fabbricazione di autoveicoli” che, come si è visto, si caratterizza per le dimensioni elevate delle imprese operanti in condizioni di oligopolio. **Negli altri comparti, invece, i contributi offerti dalle micro e piccole imprese in termini di occupazione e fatturato sono tutt'altro che trascurabili:** in particolare nella produzione delle carrozzerie le piccole imprese occupano il 44% della manodopera del comparto e contribuiscono alla formazione di un terzo del fatturato.

Tabella 2 - IMPRESE, OCCUPAZIONE E FATTURATO NEI COMPARTI DELLA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA

Valori assoluti e composizioni percentuali per classi di addetti

Fonte: elaborazioni CNA su dati Istat 2021

IMPRESE	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	95	58,9	10,5	7,4	76,8	14,7	8,4	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	640	60,9	18,0	13,4	92,3	6,4	1,3	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	1.594	56,5	15,9	12,0	84,4	10,7	4,8	100,0
Totale produzione automobilistica	2.329	57,8	16,3	12,2	86,3	9,7	4,0	100,0
Totale manifattura	359.238	81,3	10,5	5,3	97,1	2,5	0,4	100,0

FATTURATO (migliaia di euro)	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	41.550.858	0,1	0,1	0,2	0,3	1,7	98,0	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	3.214.460	6,9	8,0	18,5	33,4	33,7	32,9	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	23.753.001	1,8	2,2	6,2	10,2	20,5	69,3	100,0
Totale produzione automobilistica	68.518.319	1,0	1,2	3,1	5,3	9,7	85,0	100,0
Totale manifattura	1.072.475.075	7,5	7,9	12,5	28,0	26,6	45,4	100,0

OCCUPAZIONE	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	65.320	0,2	0,2	0,3	0,8	2,0	97,3	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	12.734	11,2	12,1	20,6	43,9	31,5	24,5	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	90.527	3,1	3,8	6,6	13,5	20,3	66,2	100,0
Totale produzione automobilistica	168.581	2,6	3,1	5,2	10,9	14,0	75,1	100,0
Totale manifattura	3.793.380	20,7	13,3	15,2	49,2	22,7	28,1	100,0

Il settore dell'autoriparazione

Sul versante dei servizi, le imprese della filiera dell'*automotive* presentano, per forza di cose, una dimensione più piccola. Limitando l'attenzione al comparto dell'autoriparazione (codice Ateco 45.2) si osserva che, delle quasi 73mila imprese attive in questo segmento di attività nel 2021, **il 96,4% di esse ha una dimensione micro (meno di dieci addetti).**

Si tratta di imprese molto importanti per il comparto anche in termini di occupazione e in termini economici. Esse **impiegano, infatti, quasi l'80% dei lavoratori totali e contribuiscono al 64,7% delle vendite.**

Oltre a ciò, con la loro attività, **le micro-imprese dell'autoriparazione forniscono un effetto moltiplicativo importante alla crescita di altri settori.** Basti dire che esse sono artefici del 77,2% degli investimenti in beni materiali realizzati all'interno del comparto e che si intestano quasi il 64% degli acquisti di beni e servizi funzionali alla loro attività.

Tabella 3 - LA STRUTTURA DEL SETTORE DELLA MANUTENZIONE E DELLA RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI

Imprese, occupazione e risultati economici. Valori assoluti e composizioni percentuali per classi dimensionali

Fonte: elaborazioni CNA su dati Istat 2021

	Valori assoluti	composizione %				Totale
		0-9	10-19	20-49	50 e più	
Imprese	72.805	96,4	3,0	0,5	0,1	100,0
Fatturato (migliaia di euro)	16.983.609	64,7	19,0	9,4	6,9	100,0
Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro)	11.381.785	63,9	18,8	9,7	7,6	100,0
Salari e stipendi (migliaia di euro)	2.310.468	58,0	23,7	11,0	7,4	100,0
Investimenti lordi in beni materiali (migliaia di euro)	628.857	77,2	9,3	10,2	3,3	100,0
Occupati	211.414	79,7	12,9	4,8	2,6	100,0
Lavoratori dipendenti	113.925	66,3	20,6	8,3	4,8	100,0

Le profonde e radicali trasformazioni che stanno interessando in questa fase storica il settore dell'auto mettono a rischio in maniera particolare proprio la continuità operativa delle micro e piccole imprese dell'autoriparazione. Lo spostamento verso tecnologie meno emissive, insieme all'introduzione di sistemi elettronici e informatici, oltre a modificare il contenuto tecnologico delle autovetture, potrebbe avere un effetto dirompente sugli attuali rapporti all'interno del settore. Infatti, con l'introduzione di componenti elettriche ed elettroniche le grandi case automobilistiche tendono sempre più a internalizzare la manutenzione/riparazione delle loro autovetture e consentire l'accesso alle informazioni tecniche necessarie, per una riparazione a regola d'arte, solo alla loro rete di officine autorizzate. Le micro e piccole imprese dell'autoriparazione indipendente rischiano, pertanto di essere marginalizzate e tagliate fuori dal mercato, nonostante rappresentino una realtà economica tutt'altro che trascurabile, sia in termini numerici che come valore economico.

Tabella 4 - ITALIA. IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE 2022 E 2024*

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

	2022		2024		variazione % 2024 su 2022
	TOTALE	Gen-Set	TOTALE	Gen-Set	
BENZINA/Petrol	365.465	356.672	27,8	29,7	1,9
DIESEL	257.968	169.165	19,6	14,1	-5,5
GAS	128.743	114.208	9,8	9,5	-0,3
- GPL/LPG	118.023	112.966	9,0	9,4	0,4
- METANO/CNG	10.720	1.242	0,8	0,1	-0,7
IBRIDE mild-full/Hev	450.938	474.282	34,2	39,4	5,2
- IBRIDA BE/Petrol-Electric	392.610	412.049	29,8	34,3	4,5
- IBRIDA GE/Diesel-Electric	58.328	62.233	4,4	5,2	0,7
RICARICABILI/Rechargeable	113.801	88.119	8,6	7,3	-1,3
- ELETTRICA/Electric	49.169	48.217	3,7	4,0	0,3
- PHEV/Plug-in Hybrid	64.632	39.902	4,9	3,3	-1,6
IDROGENO/Hydrogen	11	1	0,0	0,0	0,0
TOTALE ALIM. ALTERN.	693.493	676.610	52,7	56,3	3,6
TOTALE	1.316.926	1.202.447	100,0	100,0	

* Per il 2024 si considera il periodo Gennaio-Settembre

Rispetto a tale scenario, la tabella 4 rende evidente quanto sia rapido il processo di trasformazione in atto per la produzione automobilistica. Nel corso di soli due anni, infatti, la quota di nuove immatricolazioni per auto ad alimentazione alternativa (GPL, ibride e ricaricabili) è cresciuta di 3,6 punti percentuali e rappresenta oggi oltre il 56% del totale. All'interno di questo aggregato sono cresciute in maniera importante le motorizzazioni ibride (+5,2%). Al contrario le ricaricabili hanno registrato una flessione pur potendo vantare una quota di mercato tutt'altro che insignificante (7,3% nei primi nove mesi del 2024).

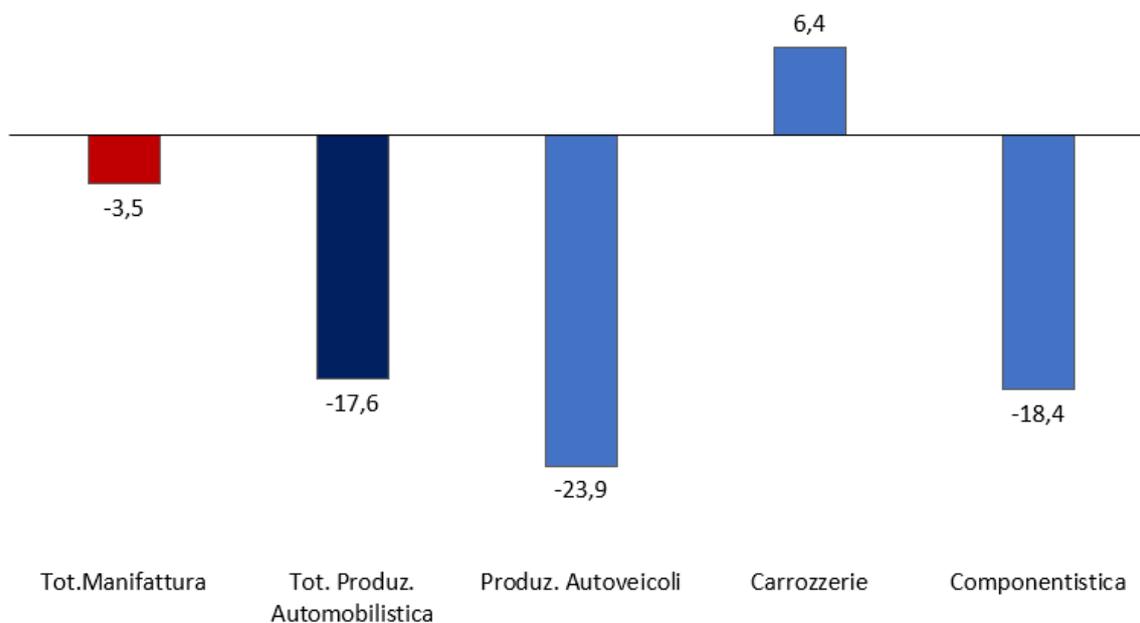
TENDENZE DI MERCATO DI BREVE PERIODO E TREND PRODUTTIVO DI LUNGO PERIODO

La produzione automobilistica realizzata in Italia, oltre a sperimentare importanti trasformazioni, ha registrato negli ultimi mesi una diminuzione significativa dei volumi prodotti. La figura 1 è eloquente: **nella media dei primi otto mesi dell'anno in corso la produzione automobilistica è diminuita nel suo complesso del 17,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.**

Figura 1 - LA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA IN ITALIA NEI PRIMI OTTO MESI DEL 2024

Variazioni %

Fonte: elaborazioni CNA su dati Istat

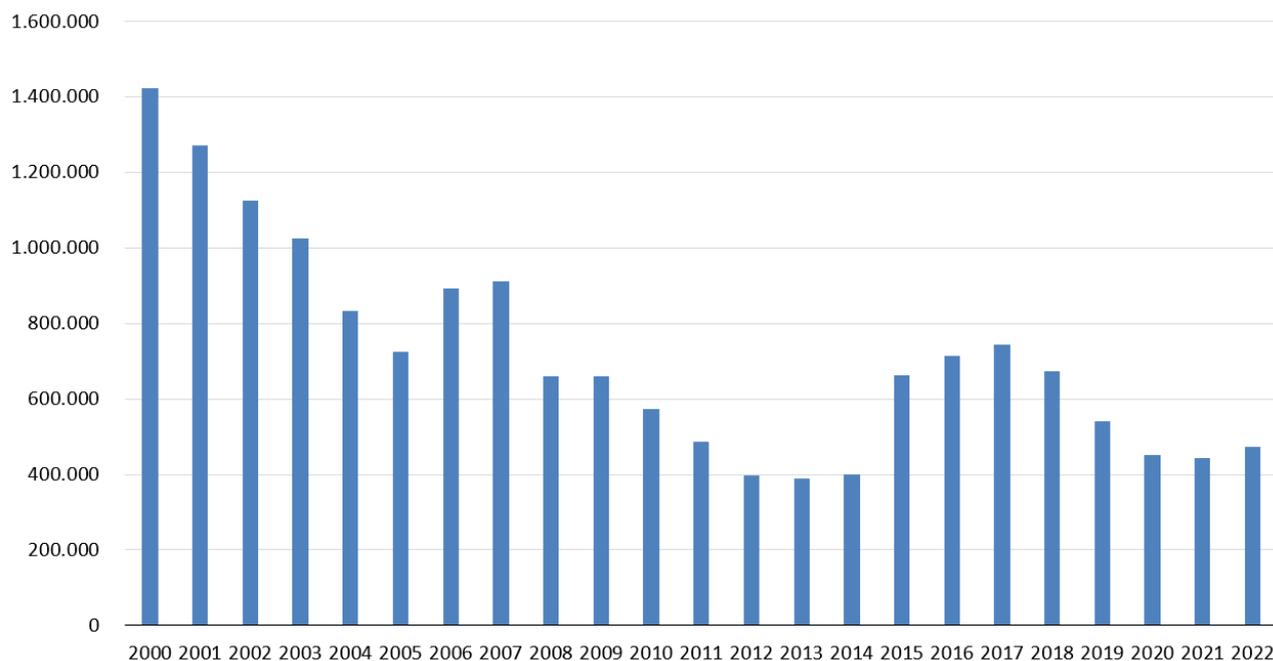


Il calo di attività, che ha riguardato in maniera importante sia la produzione di autoveicoli (-23,9%) sia la componentistica (-18,4%), appare decisamente maggiore rispetto a quello registrato dall'intera manifattura (-3,5%). Questo rappresenta, evidentemente, anche un campanello di allarme per le sorti prospettiche dell'intera economia italiana dato il ruolo trainante dell'*automotive* richiamato più volte in precedenza. Esso rischia, però, di far passare in secondo piano il fatto che è ormai da anni che la produzione di automobili realizzata in Italia è in diminuzione in maniera pressoché ininterrotta.

Tabella 2 - ITALIA PRODUZIONE NAZIONALE AUTOVEICOLI

Valori assoluti, Anni 2000-2022

Fonte: ANFIA



I dati testimoniano infatti che nel corso degli anni duemila i veicoli prodotti sono diminuiti di quasi un milione di unità, passando dai circa 1,4 milioni del 2000 ai circa 473mila del 2022.

QUALI PROSPETTIVE PER AFFRONTARE LA TRANSIZIONE TUTELANDO UNA FILIERA STRATEGICA PER IL PAESE

Al di là degli ambiziosi impegni comunitari e delle criticità che lasciano intravedere, è, indubbio, che la diffusione di auto elettriche nel mondo cresce, seppure a ritmi diversi, e che molti Paesi europei hanno già fissato o stanno studiando il percorso che porterà all'eliminazione dal mercato delle auto a combustione.

Sono altrettanto evidenti, però, i rischi di forzare con vincoli normativi una transizione che guardi ad una sola tecnologia e che venga affrontata senza attenzione alle necessarie misure di accompagnamento per un settore complesso come quello descritto e così strategico per l'economia italiana.

In Italia, il paese con il più alto tasso di motorizzazione d'Europa e con un parco auto tra i più obsoleti, dove l'automobile è la regina della mobilità, la diffusione delle auto elettriche è cresciuta, come pure la rete infrastrutturale di ricarica elettrica, ma **più lentamente che in altri Paesi**.

Il processo di elettrificazione dei trasporti è, dunque, ancora in fase embrionale e persiste un ritardo rispetto alle economie più avanzate. Il parco auto circolante italiano è costituito, al 31 dicembre 2023, da 41 milioni di autovetture, di cui l'84% ancora alimentato da motori tradizionali (benzina: 43%, diesel 41%³).

Il potenziale di crescita, dunque, è elevato, ma **è necessario dotarsi di un piano di sviluppo di lungo termine per la transizione verso la mobilità elettrica** che contenga **politiche efficaci volte a sostenere la domanda, la filiera industriale e la nascita di infrastrutture nazionali**.

La transizione verso una mobilità sostenibile richiede, dunque, più che in altri ambiti **un intervento complessivo ma graduale ed accompagnato**, in grado cioè di fornire agli operatori del settore gli strumenti adeguati ad una transizione "soft," che non produca *choc* al sistema e che non scarichi su imprese e cittadini i costi necessari per garantire la sostenibilità del settore.

Vanno, in particolare, tenute in considerazione le diverse implicazioni sui vari tasselli della filiera e, al di là delle ovvie ripercussioni sulle case automobilistiche e sugli utilizzatori (non solo cittadini ma anche le imprese per le quali i veicoli sono elemento fondamentale per l'esercizio dell'attività). Dal nostro punto di vista meritano una attenzione particolare i **due comparti strategici per il nostro sistema, la produzione/componentistica e la manutenzione dei veicoli**, ai quali sono dedicati i due seguenti focus in termini di prospettive e proposte.

PRODUZIONE/COMPONENTISTICA

Per le imprese appartenenti alla filiera della produzione, in particolare per le PMI che operano nella componentistica, sono fondamentali azioni che ne consentano il maggior coinvolgimento possibile nei processi evolutivi, comprensivo di misure atte a sostenerne la qualificazione e l'ammodernamento tecnologico.

Purtroppo, si tende spesso a circoscrivere la transizione verso l'elettrico alla sola grande industria automobilistica. Quello che come CNA vogliamo evidenziare è, invece, la valenza industriale altamente tecnologica legata alla filiera complessiva che si muove intorno al settore dell'*automotive*. Parliamo di un ecosistema di creatività, di saper fare di imprese e lavoratori e di autoimprenditorialità che ha sviluppato una propria identità riconosciuta nel mondo, fatta di un connubio di tecnologia, stile, artigianalità, funzionalità e valore. L'industria dell'auto e del suo indotto, ha plasmato negli anni il nostro Paese ed è sempre stata fattore di progresso sociale e

³ Dati ACI

tecnologico, oltre che fattore industriale. Le nuove sfide stanno ridefinendo le caratteristiche dell'intera industria dell'auto con l'ingresso di nuovi attori di rilievo, come la Cina e l'India.

Che in futuro si arrivi ad una mobilità più elettrica è un dato di fatto. Come noto, cambieranno le caratteristiche del veicolo e le sue componenti, come il modo di ripararlo e le competenze necessarie per farlo.

Il 30/50% del valore del veicolo si concentrerà nella batteria. **Alcune componenti tipiche dell'auto saranno destinate a scomparire**, basti pensare al serbatoio del carburante, al cambio e a tutti quei componenti che andranno a morire con la sostituzione del motore termico con quello elettrico (alternatori e gruppi elettrogeni). Fino all'85% del powertrain tradizionale diventerà obsoleta nei veicoli elettrici. L'architettura del veicolo elettrico sarà, infatti, semplificata: si passerà da 1.400 a 200 componenti circa del veicolo. Mentre **saranno necessarie nuove funzionalità interne tipiche dei sistemi e motori elettrici**. La *supply chain* si sposterà verso l'elettromeccanica innovativa e i fornitori tradizionali del comparto automotive dovranno convertirsi rapidamente e attivare, dunque, contatti con i capi filiera più avanzati.

La motoristica tradizionale (sia nazionale che regionale) subirà, dunque, nei prossimi anni una contrazione rilevante. Le imprese di fornitura e sub-fornitura sono particolarmente vulnerabili, poiché molte di loro dipendono dalla produzione di componenti per veicoli a combustione interna, che diventeranno obsoleti con la transizione verso l'elettrico. La semplificazione dell'architettura dei veicoli elettrici rischia, quindi, di mettere fuori mercato numerose realtà produttive che operano nella motoristica tradizionale.

Va evitato, dunque, il rischio di una *deindustrializzazione* di un settore chiave dell'economia italiana e europea. A fronte di ciò si apriranno, però, anche nuove opportunità sul fronte delle tecnologie smart e della rigenerazione delle batterie. In particolare l'**attività di recycling/ricarica e riuso delle batterie** attiverà una filiera economica importante e, su questo versante, saranno necessarie politiche nazionali e europee sul fronte della sostenibilità dell'approvvigionamento delle materie prime.

Per accompagnare la trasformazione tecnologica e produttiva del comparto produzione/componentistica sono necessarie:

- ✓ **Misure di accompagnamento delle imprese verso le tecnologie compatibili** con gli obiettivi di neutralità climatica, attivando sinergie con il mondo dell'università e della ricerca e azioni di supporto all'innovazione pensati per le micro e piccole imprese. La riconversione tecnologica necessaria per adeguarsi ai nuovi standard è onerosa e richiede una pianificazione di lungo periodo, investimenti significativi e un accesso al credito facilitato.
- ✓ **Politiche nazionali mirate di formazione agli imprenditori** sulle nuove tecnologie e nuovi trend produttivi.
- ✓ Misure ad hoc per formare la manodopera che sarà sempre più tecnica, qualificata e con competenze green. Un investimento straordinario e qualificato sia sul lato **dell'educazione e formazione tecnica e tecnologia dei nuovi addetti** (il riferimento è al sistema degli ITS), sia sul fronte della formazione continua per la riconversione e lo sviluppo di profili professionali dell'*automotive*.
- ✓ Una politica industriale europea che consenta agli Stati membri di continuare ad un essere un posto attrattivo dove produrre veicoli puntando su:
 - approccio "multi-percorso" per raggiungere il *carbon neutral*, attraverso investimenti in ricerca e sviluppo nelle nuove tecnologie (elettrico, idrogeno, *software defined vehicles*);

- *value chain* europea delle batterie, al fine di rendere l'Europa indipendente nell'approvvigionamento delle materie prime;
- politiche commerciali con la Cina per bilanciare la concorrenza cinese (la tecnologia elettrica in Europa è del 40% più costosa e il concorrente automotive cinese è del 30% meno caro di quello europeo).

MANUTENZIONE

E' indubbio che una sostanziale modifica delle caratteristiche del settore auto avrà impatti significativi sull'attività di chi ripara e mantiene in buono stato il parco circolante, seppure l'arco temporale ha dei margini più ampi visto che la transizione riguarderà l'intero parco circolante che attualmente ammonta a oltre 40 milioni di veicoli su tutto il territorio nazionale. Un arco temporale che dovrà essere sfruttato in maniera efficace per costruire un percorso di accompagnamento del settore.

L'obiettivo principale deve essere quello di accompagnare in questo processo di trasformazione tutti i soggetti coinvolti nella filiera. **Il settore della manutenzione è chiamato a stare al passo con la tecnologia e con le innovazioni sempre più incalzanti** che riguardano il mondo auto, caratterizzato da cambiamenti molto veloci e radicali. Cambiamenti importati a partire dai sistemi di alimentazione, con numeri crescenti di auto elettriche, ibride e plug-in, sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e una digitalizzazione sempre più spinta.

In questo comparto è ragionevole aspettarsi nel complesso un **ridimensionamento strutturale**, soprattutto per i meccatronici.

Vi sono in particolare 2 elementi da considerare rispetto all'esigenza di riqualificare gli operatori del settore: a) le caratteristiche anagrafiche del settore e la mancanza di ricambio generazionale; b) le prospettive di una minore manutenzione connessa alla tecnologia elettrica e la conseguente necessità di orientare significativamente il tipo di attività svolta dai manutentori.

Unitamente, dunque, a misure di sostegno alla domanda, serve un forte impegno per accompagnare il mondo della manutenzione alla transizione tecnologica e produttiva, con adeguati strumenti sia in termini di politiche, sia in termini di risorse finanziarie che permettano agli attuali operatori di riconvertire produzione e processi. A questo si affianca la necessità di riqualificare e formare nuovi addetti in grado di garantire il necessario passaggio generazionale.

La transizione ecologica (elettrico, ibrido, idrogeno, etc) e la digitalizzazione dei veicoli faranno emergere infatti nuovi bisogni:

1. **Formazione tecnica e manageriale**
2. **Nuove attrezzature**
3. **Accesso ai dati**

In materia di digitalizzazione, di prioritaria importanza è la **tutela della concorrenza e del libero mercato**. Come è noto, tra le norme vigenti indispensabili per la realizzazione di un'effettiva concorrenza nel settore automotive, vi è quello che riconosce il **diritto degli operatori indipendenti di ottenere le informazioni tecniche necessarie alla riparazione e manutenzione del veicolo, senza restrizioni, in maniera standardizzata e non discriminatoria**.

Sempre più spesso, si verificano tentativi volti ad ostacolare la facoltà degli operatori indipendenti di avere libero accesso alle informazioni tecniche: diverse case automobilistiche – infatti - hanno introdotto restrizioni o limitazioni all'accesso ai dati di bordo del veicolo, adducendo motivazioni legate alla sicurezza del veicolo.

Senza adeguate misure di salvaguardia e di prevenzione di pratiche limitative o restrittive del mercato libero ed un non discriminato accesso alle informazioni tecniche, si giungerà all'esclusione di gran parte degli operatori indipendenti dal mercato postvendita automobilistico con ricadute negative sulla libertà di iniziativa imprenditoriale, sulla concorrenza del mercato, l'innovazione e i servizi ai cittadini.

CONCLUSIONI

La CNA ritiene fondamentale che la filiera Automotive vada accompagnata attraverso una crescita di competenze e professionalità ed un **sostegno agli investimenti necessari, sia nel campo delle linee di produzione e assistenza che con riferimento alla formazione e riqualificazione del personale.**

Va evidenziato anche il tema dell'**insufficienza delle infrastrutture**, elemento fondamentale a supporto dell'elettrificazione del trasporto. Così come, è imprescindibile che una strategia solida di transizione della filiera automotive avvenga nell'ambito di una più complessiva **evoluzione del sistema della mobilità.**

In aggiunta, è impensabile immaginare che l'attuale parco circolante possa essere totalmente sostituito, in tempi brevi, da auto elettriche. Molto più plausibile pensare una riconversione graduale e scadenzata in un arco temporale sufficientemente ampio.

Oltre alla carenza infrastrutturale, esiste, infatti, un problema di sostenibilità economica delle famiglie italiane.

Per tali ragioni, è necessario valutare **politiche in grado di sfruttare, laddove è possibile e con i dovuti controlli ed autorizzazioni, delle soluzioni di ibridazione degli attuali veicoli endotermici**, che il mercato inizia a far emergere. Da questo punto di vista la filiera della manutenzione può rappresentare una risorsa ed esercitare un ruolo attivo nel processo di transizione ecologica.

Inoltre, una accelerazione della transizione non può che essere sollecitata anche da una **sensibilizzazione della domanda**, che, come fatto per altri settori coinvolti nella transizione, deve essere guidata anche attraverso adeguate misure di sostegno che favoriscano l'acquisto di veicoli meno emissivi.

In sintesi, per una transizione della filiera automotive sostenibile sotto il profilo ambientale, economico, sociale e industriale la CNA ritiene fondamentale porre l'attenzione su:

- **Programmazione e gradualità**, anche riconsiderando le opzioni tecnologiche disponibili in tema di mobilità sostenibile, inclusi sistemi di retrofit in grado di ridurre le emissioni dell'attuale parco circolante, affinché si individuino soluzioni che consentano di coinvolgere e salvaguardare l'operatività della filiera.
- **Sostegno agli investimenti**, anche attraverso lo specifico utilizzo delle risorse derivanti dall'attuale tassazione del carbonio (es. ETS, ETS 2, CBAM, ecc.).
- **Sviluppo delle competenze**, sostenendo i processi di formazione delle professionalità che il mercato richiede.
- **Sviluppo infrastrutturale** in linea con le esigenze connesse alla diffusione della mobilità elettrica evitando l'acuirsi di disomogeneità territoriali.
- **Avvio di strumenti di sostegno** in grado di rendere coerente la spinta alla transizione tanto nell'offerta quanto nella domanda, orientando gli incentivi verso le migliori tecnologie disponibili sul mercato e allargando la platea dei fruitori.
- **Trasparenza, sinergia e collaborazione nei rapporti lungo la filiera**, a partire dalla rimozione degli ostacoli per l'accesso alle informazioni tecniche delle case costruttrici, essenziali per operare in conformità agli standard richiesti.

Da ultimo, è quanto mai opportuno avviare un **osservatorio permanente**, che coinvolga in maniera effettiva e strutturata le categorie rappresentative dei diversi settori della filiera nella definizione di strategie, politiche, bisogni e soluzioni da qui al 2035.

Area con linee tratteggiate per la scrittura del testo.

Area con linee tratteggiate per la scrittura del testo.



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**