



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Senato della Repubblica

10^a Commissione Industria, Commercio e Turismo

Affare assegnato n. 396

**sul settore dell'automotive italiano e sulle implicazioni
in termini di competitività conseguenti alla transizione
alla propulsione elettrica**

Osservazioni CNA

26 maggio 2020

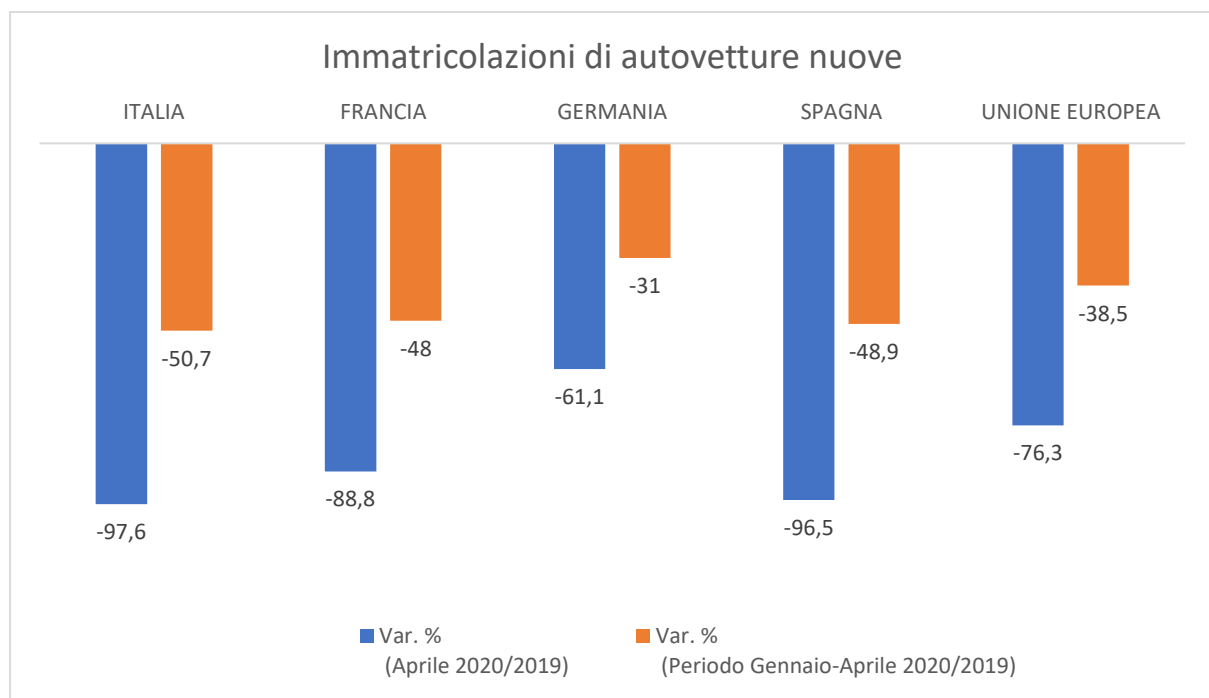
Premessa

Affrontare il tema proposto nell'attuale contesto, così condizionato dagli effetti dell'emergenza COVID-19, è oggettivamente assai complicato.

Pesano, infatti, i dati drammaticamente negativi del mercato dell'auto negli ultimi mesi.

Da gennaio ad aprile, le immatricolazioni di auto nuove in Italia rispetto allo stesso periodo del 2019 sono diminuite del 50,7%, ma nel mese di aprile la diminuzione rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, è stata pari al 97,6%.

Si tratta di numeri eclatanti, che vedono, peraltro, il nostro Paese in coda rispetto ad altri a noi vicini.



Elaborazioni CNA su dati ANFIA

I dati riportati nella tabella dovrebbero indurre ad affrontare il tema della transizione verso la mobilità elettrica con la dovuta cautela, anche perché le limitazioni dettate dalle misure contro la pandemia, continueranno ad incidere sulle dinamiche del mercato dell'auto ancora per molto tempo.

Il processo che era stato immaginato, ovvero una forte accelerazione verso la mobilità elettrica, accompagnato però da profonde trasformazioni della mobilità in senso lato, dal potenziamento del trasporto pubblico a forme innovative, quali il car sharing, sarà fortemente rallentato anche dalle restrizioni cui siamo e saremo costretti ancora, almeno per qualche mese.

Il crollo della domanda sta rallentando gli investimenti delle case automobilistiche, ed è probabile, a questo punto, che per favorire il rilancio dell'industria automobilistica, si sia costretti a rallentare l'adozione dei vincoli ambientali dell'UE sulle emissioni di CO₂.

L'allineamento tra le politiche di sostegno alla transizione e l'effettiva capacità del mercato di rispondere alle sollecitazioni, rappresenta un elemento ineludibile per il buon esito del processo.

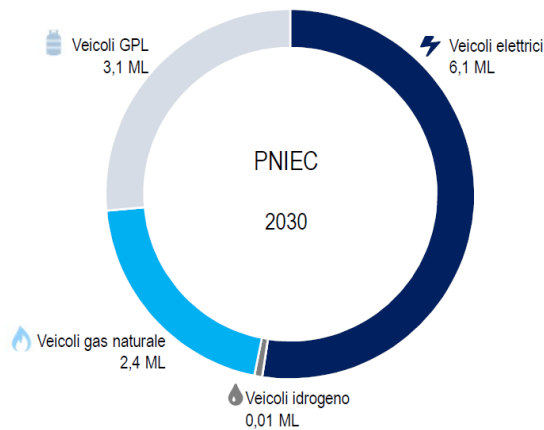
Il Piano Integrato per l'Energia e il Clima

A fronte delle premesse esposte, si ritiene debba essere rivisto il Piano predisposto dal Ministero dello Sviluppo Economico unitamente al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, recentemente inviato alla Commissione europea in attuazione del Regolamento (UE) 2018/1999.

Gli obiettivi definiti dal PNIEC al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività, sviluppo e mobilità sostenibile, non possono non tenere conto delle oggettive difficoltà generate dalla pandemia.

Obiettivi PNIEC e fabbisogno di infrastrutture

✓ Dal numero dei veicoli a combustibili alternativi nel 2030...



... al fabbisogno di infrastrutture di rifornimento al 2030



Elettrico

Recente sviluppo tecnologico dei veicoli - infrastruttura attuale non adeguata rispetto alla forte crescita dei veicoli prevista al 2030



GPL

Sviluppo tecnologico dei veicoli e infrastrutturazione **maturi**
Razionalizzazione territoriale delle infrastrutture



Gas naturale

Sviluppo tecnologico dei veicoli e schema di infrastrutturazione **maturi** per GNC e **recenti** per GNL - obiettivo di infrastrutturazione al 2030 definito nel Dgls. 257/2016



Idrogeno

Sviluppo tecnologico dei veicoli ancora in evoluzione
Schema di infrastrutturazione da definire

NB: non si prevedono specifici interventi infrastrutturali per i **biocarburanti** in quanto per essi si ipotizza l'utilizzo in miscela nella rete di distribuzione dei combustibili fossili

Rimangono ferme, certamente, le direttrici cui fare riferimento, indicate nel grafico elaborato dal MISE, ma le complessità tecnologiche richiedono enormi investimenti pluriennali, investimenti che non sono compatibili con le oggettive difficoltà delle imprese del settore.

In tal senso, cogliamo positivamente l'iniziativa promossa dal Governo con il recente Decreto Rilancio, ovvero la creazione di un polo di eccellenza per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nel settore automotive nell'area di crisi industriale complessa di Torino.

Auspichiamo, peraltro, che tale iniziativa sappia coinvolgere al meglio tutti i settori interessati, nonché i soggetti portatori di competenze ed esperienze significative, come quelle maturate nell'altro grande bacino di imprese del settore, ovvero quello emiliano.

Nel merito, riteniamo che questa iniziativa, che non potrà che muoversi in coerenza con le traiettorie condivise in ambito europeo, sappia adeguarsi e aggiornarsi nel tempo in base alle prospettive energetiche derivanti dall'evoluzione della tecnologia in termini di impiego delle fonti primarie di energia oltre che di accesso a tali fonti per quanto riguarda lo scambio e le infrastrutture.

A nostro avviso, sono da evitarsi percorsi che siano pilotati, nei fatti, o dagli interessi dei produttori, o dagli interessi dei detentori delle materie prime necessarie.

Il motore termico ha, di fatto, sostenuto l'economia dei paesi produttori di petrolio, e quindi di gran parte del mondo arabo, il passaggio forzato all'elettrico sostiene l'economia dei detentori delle cosiddette terre rare, Cina in testa.

In tal senso, è di fondamentale importanza l'accelerazione di iniziative in ambito europeo volte a garantire un posizionamento positivo dell'Europa in termini di possesso, o quantomeno di governo, delle materie prime.

I settori coinvolti

L'immissione sul mercato dei veicoli elettrici comporterà nuove abitudini, nuove strutture, nuove esigenze. Una rivoluzione tecnologica e culturale che cambia il futuro degli spostamenti e trasforma e ridisegna le nostre città.

In questo processo, infatti, è coinvolta una filiera complessa e molto articolata con un peso non indifferente in termini di PIL e occupazione per il nostro Paese.

4

Si tende, infatti, spesso ad associare la mobilità sostenibile al solo tema ambientale e del risparmio del carburante. Quello che si vuole sottolineare è, invece, la valenza economica legata al complesso della filiera, soprattutto in un Paese, come l'Italia, ad alta intensità manifatturiera. I numeri del settore sono significativi: l'automotive rappresenta il 5,6 del PIL, tutto il comparto della componentistica genera un fatturato di 46,5 miliardi di euro impiegando 156 mila addetti.

Si tratta di un comparto significativo del *Made in Italy* costituito da imprese che operano non solo nella fabbricazione di automobili ma anche nel settore dei servizi legati al ciclo di vita dell'auto.

Alcuni dati sulle filiere coinvolte¹

Il settore della produzione automobilistica in senso stretto è composto da tre comparti di attività economica:

¹ Approfondimento elaborato dal Centro Studi CNA

1. Fabbricazione di autoveicoli
2. Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
3. Fabbricazione di parti di accessori per autoveicoli e loro motori

I numeri del settore più significativi sono i seguenti:

- 2.206 imprese, (0,6% del totale manifatturiero)
- 174.922 occupati (4,7% del totale manifatturiero)
- 79,2 miliardi euro di fatturato (8,2% del totale manifatturiero)
- 14,4 miliardi di euro di valore aggiunto (6,6% del totale manifatturiero)
- 2,6 miliardi di euro di investimenti (8,3% del totale manifatturiero)

LA STRUTTURA DEL SETTORE AUTOMOBILISTICO IN ITALIA

Imprese, occupazione e risultati economici per comparti di attività economica

Fonte: elaborazioni Centro Studi CNA su dati Istat

| | Fabbricazione di autoveicoli | Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi | Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori | Totale produzione automobilistica | Peso % su totale manifattura |
|---|------------------------------|--|--|-----------------------------------|------------------------------|
| Imprese | 104 | 677 | 1425 | 2206 | 0,6 |
| Fatturato (migliaia di euro) | 51.805.415 | 2.887.093 | 24.504.442 | 79.196.950 | 8,2 |
| Valore della produzione (migliaia di euro) | 35.317.969 | 2.811.691 | 24.548.239 | 62.677.899 | 6,6 |
| Valore aggiunto al costo dei fattori (migliaia di euro) | 7.042.013 | 646.946 | 6.764.189 | 14.453.148 | 6,0 |
| Margine operativo lordo (migliaia di euro) | 3.350.232 | 200.727 | 2.207.458 | 5.758.417 | 5,9 |
| Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro) | 46.478.110 | 2.312.852 | 18.698.556 | 67.489.518 | 9,1 |
| Costi del personale (migliaia di euro) | 3.691.783 | 446.218 | 4.556.730 | 8.694.731 | 6,0 |
| Salari e stipendi (migliaia di euro) | 2.379.696 | 324.681 | 3.159.610 | 5.863.987 | 5,7 |
| Investimenti lordi in beni materiali (migliaia di euro) | 1.515.716 | 109.639 | 935.739 | 2.561.094 | 8,3 |
| Occupati | 70.935 | 11.172 | 92.815 | 174.922 | 4,7 |
| Lavoratori dipendenti | 70.869 | 10.410 | 91.382 | 172.661 | 5,3 |
| Ore lavorate dai dipendenti (migliaia) | 107.609 | 17.522 | 146.414 | 271.545 | 5,1 |

5

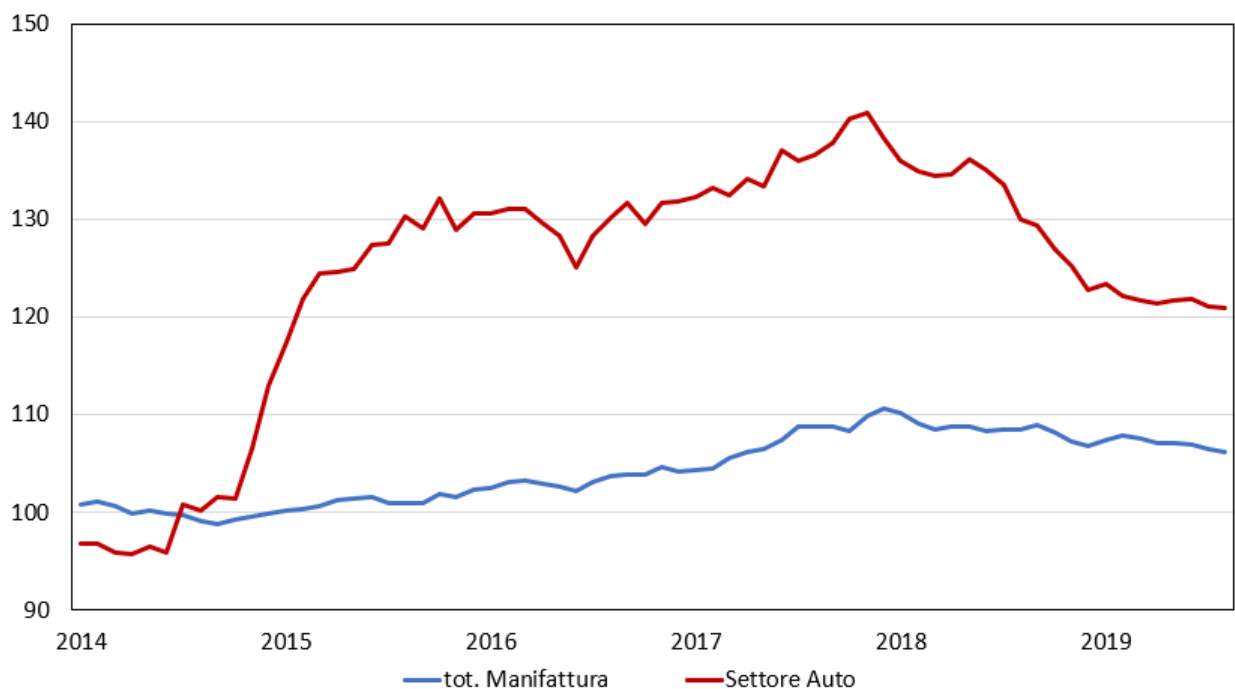
Complessivamente l'intero settore presenta una dimensione aziendale media di 79,3 addetti per impresa. Si tratta di un dato medio rilevante, in particolare, nel comparto della Fabbricazione di Automobili operano grandi imprese (dimensione media 682 addetti per impresa), in quello della Fabbricazione di parti ed accessori per automobili medie imprese (65 addetti per impresa), in quello della Fabbricazione di Carrozzerie piccole imprese (16,5 addetti per impresa). Queste ultime appaiono comunque relativamente strutturate se si considera che la dimensione media complessiva delle imprese del settore manifatturiero italiano non raggiunge i 10 addetti per impresa (9,8).

Un settore che in questi anni ha sostenuto in modo importante la nostra economia, con performance di crescita davvero rilevanti, molto più elevate rispetto alla media del complesso della manifattura, e che ha contribuito in modo determinante al nostro export.

ITALIA - PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA vs TOTALE MANIFATTURA

Numeri indice con base 2014=100

Fonte: elaborazioni Centro Studi CNA su dati Istat



Ma a queste imprese va aggiunto tutto l'indotto, a partire dalle imprese dell'autoriparazione che si occupano della manutenzione del parco circolante, con importanti competenze che sono al servizio della mobilità.

Tavola 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 Centro Studi CNA su dati Istat 2017

| | Valori assoluti | composizione % | | | | Totale |
|---|--------------------|----------------|-------|-------|----------|--------|
| | | 0-9 | 10-19 | 20-49 | 50 e più | |
| Imprese | 70.064 | 96,9 | 2,7 | 0,4 | 0,0 | 100,0 |
| Fatturato (migliaia di euro) | 14.045.574 | 67,3 | 18,7 | 10,1 | 4,0 | 100,0 |
| Valore aggiunto al costo dei fattori (migliaia di euro) | 4.883.242 | 69,4 | 18,7 | 7,9 | 4,0 | 100,0 |
| Margine operativo lordo (migliaia di euro) | 2.238.176 | 79,7 | 13,0 | 4,8 | 2,5 | 100,0 |
| Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro) | 9.106.606 | 65,4 | 18,8 | 11,7 | 4,1 | 100,0 |
| Costi del personale (migliaia di euro) | 2.645.067 | 60,6 | 23,6 | 10,5 | 5,2 | 100,0 |
| Salari e stipendi (migliaia di euro) | 1.975.627 | 61,2 | 23,4 | 10,3 | 5,1 | 100,0 |
| Occupati | 195.189 | 82,1 | 12,2 | 4,1 | 1,7 | 100,0 |
| Lavoratori dipendenti | 99.013 | 68,9 | 20,3 | 7,5 | 3,3 | 100,0 |

Le imprese che operano nella manutenzione e nella riparazione di autoveicoli sono infatti 70mila, occupano 195mila addetti e nel 2017 hanno generato un fatturato di oltre 14 miliardi di euro. Le imprese con meno di dieci addetti, che sono la quasi totalità, meritano una particolare attenzione in questa fase. Esse sono infatti le più esposte ai cambiamenti del mercato e la loro marginalizzazione, oltre a determinare una perdita di competenze maturate nel corso degli anni, avrebbe effetti molto negativi sulla coesione sociale nei territori.

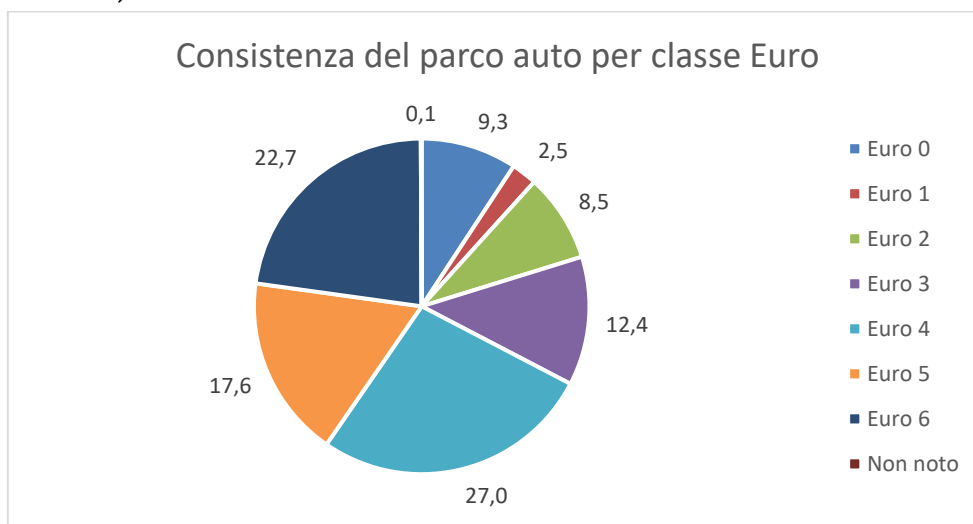
Risulta fondamentale, dunque, coinvolgere in questo processo la rete della subfornitura legata al settore dell'automotive e a tutto l'indotto che vi ruota intorno. L'obiettivo principale deve essere quello di accompagnare in questo processo di trasformazione tutti i soggetti coinvolti nella filiera.

Unitamente, dunque, alle misure di sostegno alla domanda, serve un forte impegno per accompagnare la transizione tecnologica e produttiva, oltre che la messa in campo di 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 gli addetti dei settori più maturi.

Il mercato dell'auto in Italia

Ai fini di una corretta valutazione in merito alle iniziative da attivare per sostenere il passaggio ad una mobilità sostenibile, non ci si può esimere dall'analizzare lo stato dell'arte.

Appare evidente dai grafici sottostanti, come il parco circolante nel nostro Paese sia assai datato, con effetti nefasti sull'ambiente.



| | % | MLN (Autovetture) |
|---------------|------------|----------------------|
| Euro 0 | 9,3 | 3.659.773 |
| Euro 1 | 2,5 | 970.345 |
| Euro 2 | 8,5 | 3.369.104 |
| Euro 3 | 12,4 | 4.914.852 |
| Euro 4 | 27,0 | 10.666.352 |
| Euro 5 | 17,6 | 6.954.953 |
| Euro 6 | 22,7 | 8.988.394 |
| Non noto | 0,1 | 34.227 |
| Totale | 100 | 39.558.000 |

Elaborazioni CNA su dati ACI

Poco meno del 60% del parco circolante è costituito da veicoli di classe euro 4 o inferiori, e immaginare di convertire in poco tempo questa enorme massa di veicoli all'elettrico, sono circa 24 milioni, è oggettivamente un'utopia.

Il costo dei veicoli elettrici è ancora troppo elevato, e sino a quando non raggiungerà livelli competitivi, non basteranno gli incentivi a generare il cambio di passo.

Ancorché sostenuto da incentivi importanti, il mercato dei veicoli ad alimentazione alternativa fatica ad affermarsi, e peraltro il nostro Paese non ha cattive performance. Ricomprendendo le auto a gas, la percentuale di acquisti green è la migliore tra i quattro Paesi analizzati, con una quota pari al 15,7%.

Questo dato confermerebbe una crescente attenzione al tema, che si declina però verso scelte compatibili con le disponibilità finanziarie.

| | ITALIA | | FRANCIA | | GERMANIA | | SPAGNA | |
|---------------------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|------------------|------------|
| | volumi | quota % | volumi | quota % | volumi | quota % | volumi | quota % |
| Diesel | 762.882 | 39,8 | 755.582 | 34,1 | 1.152.733 | 32,0 | 350.778 | 27,9 |
| Benzina | 852.650 | 44,5 | 1.281.795 | 57,9 | 2.136.891 | 59,2 | 756.131 | 60,1 |
| Alimentazione alternativa | 301.022 | 15,7 | 176.902 | 8,0 | 317.623 | 8,8 | 151.351 | 12,0 |
| HEV | 109.789 | 5,7 | 106.844 | 4,8 | 193.902 | 5,4 | 108.684 | 8,6 |
| BEV | 10.663 | 0,6 | 42.764 | 1,9 | 63.491 | 1,8 | 10.044 | 0,8 |
| PHEV | 6.471 | 0,3 | 18.592 | 0,8 | 45.348 | 1,3 | 7.432 | 0,6 |
| Gas/E85 | 174.099 | 9,1 | 8.702 | 0,4 | 14.882 | 0,4 | 25.191 | 2,0 |
| Totale | 1.916.554 | 100 | 2.214.279 | 100 | 3.607.247 | 100 | 1.258.260 | 100 |

Elaborazioni CNA su dati ANFIA

Nel breve e medio periodo, se si intende perseguire l'obiettivo di ridurre efficacemente il livello di inquinamento, sarà necessario sostenere la rottamazione dei veicoli più vetusti e la sostituzione degli stessi con i più performanti ibridi, o anche con le ultime versioni dei motori termici.

Il sostegno alla rottamazione dei veicoli più inquinanti rivitalizzerebbe le vendite e consentirebbe di tenere alta l'attenzione alla necessità di una mobilità più ecologica.

Questo tema si pone non solo per i privati, ma anche per il mondo delle imprese.

Ad essere interessate sono innanzitutto le imprese del settore trasporto, oltre 95mila, che occupano oltre 500mila addetti, al netto del trasporto ferroviario.

TAV. 1 - IL SETTORE DEL TRASPORTO IN ITALIA (DATI ISTAT 2017)

| SETTORE ATECO | VALORI ASSOLUTI | | | COMPOSIZIONE PERCENTUALE | | |
|---|-----------------|---------------------------------|---------|--------------------------|-----------|---------|
| | IMPRESE | FATTURATO (migliaia di euro) | ADDETTI | IMPRESE | FATTURATO | ADDETTI |
| H49: Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte | 95.406 | 71.266.199 | 550.497 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| 491: Trasporto ferroviario di passeggeri | 10 | 7.630.188 | 43.131 | 0,0 | 10,7 | 7,8 |
| 492: Trasporto ferroviario di merci | 12 | 387.669 | 1.796 | 0,0 | 0,5 | 0,3 |
| 493: Altri trasporti terrestri di passeggeri | 30.658 | 12.218.648 | 165.326 | 32,1 | 17,1 | 30,0 |
| 494: Trasporto di merci su strada e servizi di trasloco | 64.716 | 47.647.956 | 337.935 | 67,8 | 66,9 | 61,4 |
| 495: Trasporto mediante condotte | 10 | 3.381.738 | 2.309 | 0,0 | 4,7 | 0,4 |

Fonte: Elaborazioni Centro Studi CNA su dati Istat

Alle imprese di autotrasporto in senso stretto, devono aggiungersi quelle per le quali il trasporto rappresenta un elemento accessorio, ma indispensabile. Pensiamo alle attività della filiera dell'edilizia, ad esempio, che peraltro, in caso di eccessive restrizioni nell'accesso ai centri urbani, rischierebbero di dover affrontare investimenti non sopportabili.

Considerazioni finali

Il passaggio all'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili è un processo irreversibile, ma il contesto generato dalla pandemia ne provoca oggettivamente un rallentamento.

Questo rallentamento può essere sfruttato per gestire al meglio gli impatti sulle filiere interessate, individuando iniziative e misure che possano consentire al numero più alto di imprese di traguardare al meglio questa sfida.

Dal nostro punto di vista, tre sono le traiettorie da perseguire, differenziate per filiera.

➤ *Produzione*

Per le imprese appartenenti alla filiera della produzione, 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.

➤ *Manutenzione*

Per queste imprese, oltre alla messa in campo di misure atte a sostenerne la qualificazione e l'ammodernamento tecnologico, sarà necessario vigilare affinché il processo non si traduca in una ulteriore marginalizzazione dei cosiddetti operatori indipendenti.

➤ *Utilizzo*

Per le imprese per le quali i veicoli sono elemento fondamentale per l'esercizio dell'attività, devono essere promossi interventi finalizzati alla sostituzione dei veicoli più inquinanti, ed evitate prescrizioni eccessivamente restrittive che mettano a rischio l'esercizio dell'attività.

Infine, qualche riflessione di carattere generale.

La mobilità elettrica permane potenzialmente la scelta di lungo periodo, ma occorre ricordare che ancora si sta investendo molto nella ricerca sulle emissioni dei motori a combustione interna per minimizzarne l'impatto sulla qualità dell'aria.

Al contempo, meritano di essere apprezzate e sostenute anche altre soluzioni, a partire dall'idrogeno.

