



Senato della Repubblica

XVIII Legislatura

10^a Commissione Industria, commercio, turismo

Osservazioni di Confartigianato Imprese

Atto n. 396

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

Roma, 27 maggio 2020

Premessa

L'audizione odierna si pone l'obiettivo di approfondire una delle tematiche più rilevanti legate alla sfida globale della sostenibilità, con l'esigenza di individuare politiche, strumenti e soluzioni per raggiungere e, possibilmente, superare gli obiettivi fissati nel Pacchetto Clima-Energia, in linea con le politiche di lungo periodo definite a livello europeo per far fronte alle conseguenze del cambiamento climatico, oltre a garantire la competitività del sistema produttivo.

In tale contesto, Confartigianato desidera sollecitare in questa sede la necessità di adottare un "approccio largo" che inserisca l'individuazione delle scelte strategiche in un contesto inclusivo non limitato ad avere, quale unico punto di vista, l'incentivazione della transizione verso l'elettrico, ma anche, di ogni altra tecnologia disponibile per l'abbattimento dei fattori inquinanti, nonché di ogni altra politica collegata al recupero competitivo del settore dell'*Automotive* inteso come filiera nella sua interezza e orizzontalità.

Se, infatti, l'obiettivo macro da conseguire è il contrasto ai cambiamenti climatici attraverso la riduzione dei fattori inquinanti e l'abbattimento delle emissioni, generando un parco veicoli circolante più "pulito", è necessario inserire questo obiettivo in un contesto nel quale vengano analizzati anche i fattori che incidono, nel complesso, sulla competitività del sistema economico e produttivo e, al contempo, considerare i vantaggi che possono derivare dall'impiego della trazione elettrica nell'interezza della sua filiera di produzione, in quanto, il sistema generale dei costi diretti ed indiretti non consente al momento una scelta pienamente consapevole e definitiva verso tale modalità.

Alcuni dati di riferimento

Nella filiera dell'auto, composta da produzione, servizi e commercio, comprensiva della fabbricazione di autoveicoli, fabbricazione di carrozzerie, produzione parti e accessori, fabbricazione di motociclette e del commercio, manutenzione e riparazione di autoveicoli, nel 2019 operano 175.173 imprese con 536.811 addetti (dati riferiti al 2016); circa 7 addetti su 10 (69,7%), equivalenti a 374.135 addetti, lavorano in micro e piccole imprese. Se nella produzione gli addetti sono concentrati (86,8%) in imprese con oltre 50 addetti, nei servizi e commercio della filiera la gran parte degli addetti (84,7%) lavora in imprese con meno di 50 addetti.

Nel dettaglio osserviamo che nella filiera auto il 52,8% delle imprese registrate si occupa della Manutenzione e riparazione di autoveicoli, il 29,3% del Commercio di autoveicoli, il 10,1% del Commercio di parti e accessori di autoveicoli, il 5,6% del Commercio, manutenzione e riparazione di motocicli e relative parti ed accessori, l'1,2% della Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori, lo 0,8% Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e lo 0,3% della Fabbricazione di autoveicoli.

Filiera auto in Italia: produzione, servizi e commercio
anno 2016 - unità locali e addetti - gruppi Ateco 2007

	inc. % MPI su tot. imp.	Addetti in imprese con <50 add.	Addetti in imprese con > 50 add.	Totale addetti	%	inc.% add. MPI < 50 addetti
291: fabbricazione di autoveicoli	69,1	938	63.766	64.704	12,1	1,4
292: fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	94,9	6.116	4.079	10.195	1,9	60,0
293: fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	81,6	14.353	72.385	86.738	16,2	16,5
PRODUZIONE	84,3	21.407	140.230	161.638	30,1	13,2
451: commercio di autoveicoli	99,3	78.717	14.512	93.228	17,4	84,4
452: manutenzione e riparazione di autoveicoli	100,0	197.368	3.324	200.692	37,4	98,3
453: commercio di parti e accessori di autoveicoli	99,7	59.518	4.355	63.873	11,9	93,2
454: commercio, manutenzione e riparazione di motocicli e relative parti ed accessori	100,0	17.126	255	17.381	3,2	98,5
SERVIZI E COMMERCIO	99,8	352.728	22.446	375.174	69,9	94,0
TOTALE FILIERA AUTO	99,5	374.135	162.676	536.811	100,0	69,7

Elaborazione Ufficio Studi Confartigianato su dati Istat

Come emerge da nostre analisi sulla mobilità sostenibile ('Auto: sull'elettrificazione l'Italia è spaccata in due' in Quotidiano Energia del 20/5/2019), un maggiore uso dell'energia elettrica quale fonte energetica per la mobilità consentirà di ridurre la dipendenza del settore del trasporto dalle fonti fossili. Combustibili leggeri con bassi livelli di emissioni, nuove tecnologie che riducono il consumo di energia e le emissioni climalteranti e dannose per la qualità dell'aria, un crescente utilizzo di veicoli ad alimentazione elettrica sono i fattori che contribuiranno ad abbattere le emissioni di inquinanti. Il settore dei trasporti, lo ricordiamo, determina il 24,4% delle emissioni di gas serra e il 22,0% delle emissioni di particolato PM 10.

L'analisi degli open data di ACI evidenzia che nel 2018 in Italia circolano 39.018.170 autovetture, di cui il 46,3% sono a benzina, il 44,4% sono a gasolio, il 6,2% sono a benzina e gas liquido, il 2,4% sono a benzina e metano mentre salgono a 256.640 le elettriche ed ibride, rappresentando lo 0,7% del parco circolante: di queste 244.484 (95,3%) sono ibride - dato composto da 239.779 (93,4%) ibride a benzina e 4.705 (1,8%) ibride a gasolio - e le restanti 12.156 (4,7%) sono elettriche. Si contano 658 automobili elettriche e ibride ogni 100 mila circolanti, dato in costante aumento e più che doppio rispetto al valore di 241 rilevato tre anni prima. Per gli autocarri per il trasporto merci si contano 5.594 veicoli elettrici e/o ibridi, con una quota ancora limitata (0,1%), sul parco complessivo.

Il confronto internazionale basato sugli ultimi dati disponibili relativi al 2017 per 14 Paesi dell'Unione europea indica per l'Italia una incidenza di 480 automobili elettriche ed ibride ogni 100 mila circolanti, valore quasi dimezzato rispetto alla media europea di 938 automobili; la maggiore diffusione si registra in Svezia, Francia, Belgio e Regno Unito mentre la presenza di auto elettriche e ibride in Italia è superiore solo a quella registrata a Malta, in Ungheria e in Lettonia.

L'analisi territoriale evidenzia che nel 2018 si rileva una diffusione superiore alla media per Lombardia con 1.200 automobili elettriche e ibride ogni 100 mila totali circolanti, Trentino-Alto Adige con 1.118, Emilia-Romagna con 1.030, Veneto con 915, Lazio con 902, Friuli-Venezia Giulia con 744 e Piemonte con 689. All'opposto la diffusione è minore nel Mezzogiorno e, in particolare, il minimo si registra in Campania con 127 autovetture elettriche e ibride ogni 100 mila totali circolanti, preceduta da Basilicata con 135 e Calabria con 161. La dinamica del 2018 – Nel 2018 le autovetture circolanti aumentano dell'1,3% (497.849 in più) e le automobili ibride ed elettriche crescono di un sostenuto 38,7% (71.588 unità in più) con uno spunto del +60,8% delle elettriche (4.596 unità in più) mentre le ibride salgono del 37,7% (66.992 in più). Tra le principali regioni - ognuna con oltre 3.000 automobili ibride ed elettriche - crescono più della media il Piemonte con il +56,5%, la Liguria con il +50,0%, le Marche con il +47,5%, la Puglia con il +44,0%, la Sicilia con il +43,3%, il Veneto con il +43,2% ed il Friuli-Venezia Giulia con il +40,6%.

Garantire la piena inclusione delle micro e piccole imprese e dei territori nelle azioni di rilancio della filiera Automotive

Tra le priorità già individuate per il rilancio del Settore dell'*Automotive*, c'è l'accompagnamento della filiera verso l'elettrico. In tal senso riteniamo fondamentale, come già messo in evidenza in premessa, non operare su questa filiera con una visione prettamente industrialista che ragiona su schemi che appartengono a modelli organizzativi del passato, ma è essenziale compiere lo sforzo di favorire la nascita e il rafforzamento di una vera e propria filiera orientata a rimettere in modo tutto ciò che all'*automotive* può essere efficacemente collegato, dall'ammodernamento delle infrastrutture di prossimità, alla generazione di un ambiente idoneo allo sviluppo della mobilità sostenibile.

In tal senso è fondamentale recuperare e riqualificare tutto il know-how storico che appartiene al nostro Paese, con una finalità complessiva di sviluppo dell'intera economia.

Date le condizioni premesse, pertanto, riteniamo necessario adottare un approccio il più possibile inclusivo di tutti i soggetti economici che possono essere coinvolti, considerando anche il tessuto di micro e piccole imprese - magari oggi escluse dalla trasformazione, soprattutto digitale, per mancanza di competenze, risorse e visione strategica – con una azione strutturale che possa accompagnare e sostenere le imprese nella pianificazione del cambiamento.

Uno dei pilastri strategici di questo approccio è l'inclusione di nuove imprese nei cicli di innovazione (principalmente, ma non esclusivamente, 4.0) e l'attenzione alle precondizioni di contesto, innanzitutto in termini di cultura, capacità progettuale e competenze per cogliere al meglio le potenzialità della trasformazione, anche e soprattutto digitale, in essere.

Intorno a questo concetto, è rilevante il sostegno a tutti quei processi formativi di riqualificazione delle competenze, estendendoli anche e direttamente al piccolo e micro imprenditore. Riteniamo altresì utile giungere, attraverso un'attività di confronto fra gli *stakeholder*, alla definizione di un "repertorio condiviso delle competenze", fondamentale per la pianificazione degli interventi.

Un ulteriore elemento sul quale ci sentiamo di dover richiamare l'attenzione è l'opportunità di mettere al centro di ogni riflessione, la capacità diffusa e la ricchezza dei nostri territori, per poi assicurare il sostegno ai singoli settori economici che, attraverso la ricerca e la promozione di soluzioni di effettivo e reale coinvolgimento dell'intera comunità, siano in grado di rilanciare non soltanto i comparti industriali *core* (prendiamo a riferimento, ad esempio, l'area intorno alla città di Torino), ma anche tutte quelle attività necessarie a rimettere in moto le capacità attrattive del territorio che consentano di agganciare, in modo non episodico o occasionale, ma permanente, lo sviluppo dell'economia.

Non è facile rimettere in moto l'economia territoriale in un contesto di forte instabilità economica che coinvolge pesantemente il mondo del lavoro e il sistema di impresa diffusa locale e nel quale gli effetti della perdurante incertezza di ripresa economica si sommano alle peculiarità delle crisi delle diverse aree locali.

In un quadro così opaco in cui è difficile intravedere delle prospettive certe, appare evidente come le imprese stentino a programmare investimenti e cerchino di navigare a vista facendo maggiore ricorso, peraltro, alle misure degli ammortizzatori sociale e al contenimento del lavoro dipendente.

Allargamento del perimetro degli interventi di accompagnamento e applicazione del principio neutralità tecnologica

Allo stato attuale sono diverse le tecnologie disponibili e le iniziative di ricerca volte ad individuare metodi di riduzione dei fattori inquinanti da parte degli autoveicoli, così come esistono tecniche di trasformazione che consentono la riconversione dei motori endotermici permettendo l'impiego di carburanti green in grado di migliorare il livello di ecocompatibilità dei veicoli a motore.

In tal senso è rilevante - ed a nostro avviso deve essere considerato - il dibattito che si è generato sui diversi sistemi di incentivazione delle politiche ambientali e di contrasto al cambiamento climatico, che si basano sulla opportunità della neutralità tecnologica, intendendo per tale il fatto che le politiche non dovrebbero sostenere pregiudizialmente una specifica tecnologia, ma dovrebbero definire gli obiettivi da conseguire in relazione ai quali potrebbero essere impiegate diverse opzioni tecnologiche per raggiungere, in modo altrettanto (o più) efficace, gli stessi risultati, lasciando al libero funzionamento del mercato il compito di influenzare le tecnologie e i comportamenti nella direzione desiderata.

Come è noto, peraltro, questo è l'approccio adottato nelle linee guida sugli aiuti di Stato in materia di energia, in vigore dal 1° luglio 2014 all'interno dell'Unione europea, con cui si indica come gli Stati membri dovrebbero usare gli incentivi finanziari per incoraggiare la domanda di veicoli a basse emissioni di CO2 evitando distorsioni del mercato, definendo un quadro comune volto a favorire l'aumento del parco veicoli ecologici e a garantire prezzi più bassi per i consumatori.

Tra i principi obbligatori nell'ambito delle linee guida, vale ricordare quello della non discriminazione quanto all'origine del veicolo, il rispetto delle regole dell'UE in tema di aiuti di Stato, nonché la valorizzazione delle migliori pratiche in questo ambito.

Un altro gruppo di principi ha invece il carattere di raccomandazione e dovrebbe costituire il *framework* entro il quale disegnare una politica strutturale di intervento agevolativo in materia di veicoli inquinanti anche nel nostro Paese.

Detti principi, che vale la pena richiamare, offrono un insieme di migliori pratiche la cui implementazione può contribuire in maniera significativa ad ottenere benefici addizionali a livello europeo:

- A) **Neutralità tecnologica** – gli incentivi non dovrebbero essere limitati a certe categorie di veicoli (ad esempio, motore a combustione, ibrido, elettrico, ecc.);
- B) Riferimento a un insieme di **criteri comuni in tema di prestazioni**: gli incentivi dovrebbero essere disponibili per tutti i nuovi veicoli che raggiungono una determinata prestazione ambientale;
- C) **Proporzionalità** – l'incentivo concesso dovrebbe essere proporzionale al miglioramento delle prestazioni;
- D) **Dimensione adeguata dell'incentivo** – l'incentivo non dovrebbe superare il costo addizionale della tecnologia;
- E) **Riferimento agli obiettivi dell'UE in tema di CO2** – le soglie per gli incentivi finanziari dovrebbero tener conto del contributo delle tecnologie alla riduzione di emissioni di CO2 in linea con i target definiti dalla pertinente legislazione dell'UE.

Un orientamento degli interventi al rispetto dei richiamati principi comunitari, consentirebbe di ottenere rilevanti vantaggi aggiuntivi in termini di interventi possibili ed allargare significativamente la platea dei beneficiari.

Si potrebbe, ad esempio, oltre che intercettare tutte le tecnologie in grado di sfruttare le potenzialità dei nuovi carburanti green e delle nuove o future energie di trazione, anche intervenire introducendo un sistema strutturale di detrazioni fiscali per favorire la costante e continuativa manutenzione e messa a punto dei veicoli, non soltanto ai fini di tutela ambientale, ma anche ai fini dell'aumento complessivo dei livelli di sicurezza del parco veicoli circolante; si potrebbe, inoltre, incentivare, mediante *voucher*, lo sviluppo del *car sharing* con flotte a bassa emissione, che garantirebbe, oltre alla salvaguardia della qualità dei territori, anche un minore congestionamento della circolazione non soltanto nei grandi centri urbani, ma anche nei piccoli centri.

Parimenti, l'ampliamento della gamma delle possibilità di scelta per i consumatori, sarebbe in grado di intercettare anche cittadini con bassa capacità di spesa che non possono permettersi la sostituzione del veicolo con una autovettura nuova, piuttosto che i soggetti che risiedono in aree interne o svantaggiate che hanno poche o nulle possibilità di accedere ai sistemi di ricarica.

Si tratta di misure che, se adottate in un quadro di misure generale e strutturale, potrebbero contribuire all'accelerazione verso gli obiettivi fissati dagli impegni internazionali sul contenimento del riscaldamento globale.

Conclusioni

Le considerazioni svolte nei capitoli precedenti, portano Confartigianato a suggerire l'avvio di una compiuta riflessione e discussione del Parlamento per la definizione di una politica generale e strutturale dedicata alla tematica oggetto della presente audizione, orientandola a tenere in considerazione i seguenti elementi:

- 1) declinare il programma di interventi sulla filiera "automotive" contemplando la piena integrazione delle imprese artigiane e, più in generale, dell'impresa diffusa di territorio in logiche di filiere orizzontali e specialistiche, in grado di valorizzare il know-how e la cultura di impresa presenti sul territorio, per la formazione di nuovi prodotti e *brand* di filiera e per il riposizionamento competitivo delle imprese sui mercati e nelle filiere internazionali;
- 2) integrare pienamente le micro e piccole imprese della filiera "automotive" negli interventi di sostegno e accompagnamento (anche culturale) nella transizione verso l'impresa 4.0, ponendo attenzione alle soglie di accesso e alle condizioni di eleggibilità degli interventi;
- 3) sviluppare il potenziale specialistico delle imprese artigiane della subfornitura nella filiera "automotive" favorendo l'implementazione del saper fare integrato con nuove competenze orientate alla connessione e alla relazione tecnologica, tenendo anche conto delle prospettive di sviluppo della tecnologia 5G nell'ambito della rete mobile;
- 4) considerare, quale parte integrante del programma di intervento sulla filiera "automotive", anche il rafforzamento e l'ammodernamento delle infrastrutture di prossimità e il sostegno alla mobilità locale sostenibile;
- 5) considerare, quale parte integrante del programma di intervento sulla filiera "automotive" anche il segmento artigiano della autoriparazione, rafforzando la cooperazione interaziendale a rete e l'accompagnamento tecnologico verso l'interconnessione, la ricerca di nuove soluzioni di servizio al consumatore e alla comunità, tenendo anche conto delle prospettive di sviluppo della tecnologia 5G nell'ambito della rete mobile;

Sul fronte della transizione verso l'elettrico, inoltre, riteniamo che debbano essere presi in considerazione i seguenti elementi:

- 1) garantire la neutralità tecnologica, orientando il sistema incentivante, senza discriminazione, verso le migliori tecnologie disponibili sul mercato;
- 2) orientare e dosare l'intensità di aiuto dell'intervento agevolativo in ragione del conseguimento di obiettivi definiti e misurabili;
- 3) allargare la platea dei soggetti fruitori degli incentivi, intercettando anche chi ha bassa capacità di spesa e chi opera nelle aree interne con scarsa possibilità di accedere alle infrastrutture di ricarica;
- 4) prevedere detrazioni fiscali per la costante e continuativa manutenzione e messa a punto dei veicoli, non soltanto ai fini di tutela ambientale, ma anche ai fini dell'aumento complessivo dei livelli di sicurezza stradale;
- 5) prevedere interventi mirati alle categorie produttive in relazione all'impiego di veicoli per usi professionali, commerciali e produttivi;
- 6) favorire una diversa organizzazione della mobilità urbana attraverso l'incentivazione di forme innovative di *car sharing* non soltanto nelle grandi aree urbane, ma anche nei piccoli centri.