

La Filiera dell'auto in Italia

Nel 2018, in Italia, la filiera del settore automobilistico ha generato complessivamente un fatturato di circa **330 Mld€** tra attività manifatturiere e servizi, dando così impiego a circa **1.2 milioni di lavoratori**¹.

Il solo settore industriale diretto ed indiretto, rappresentato da **~5.700 imprese**, conta **~260.000 addetti** ai lavori ed un fatturato nell'ordine dei **100 Mld€**, pari a circa il **5.9% del PIL** generato dal nostro paese.



Relativamente alla parte manifatturiera, le aziende addette alla fabbricazione di motori, componentistica meccanica ed accessori per autoveicoli sono circa 1.140 e occupano **88.500 dipendenti**.

Circa il 10% del fatturato del settore manifatturiero è generato da 116 aziende multinazionali che occupano circa 36.000 dipendenti.

Nell'ambito dell'innovazione tecnologica del settore l'Italia è leader nella produzione di componenti ad alto valore aggiunto. Tra il 2017 ed il 2018 la filiera della componentistica ha generato un saldo commerciale positivo per **6.8Mld€** in crescita del **+17%** (22.4Mld€ di export e 15.6Mld€ di import), contribuendo positivamente al saldo complessivo della bilancia commerciale. La crescita è stata trascinata principalmente dai comparti di componentistica per motori 4.3Mld€ (+5.7%), parti meccaniche 14.8Mld€ (+5.4%) e parti in gomma 1.33Mld€ (+4.7%).

¹ I dati pubblicati nel documento si riferiscono a fonti ANFIA 2019 e ISTAT

Principali trend industriali a supporto dell'elettrificazione

La filiera automobilistica italiana risulta essere certamente coinvolta nell'affrontare le sfide relative alla transizione verso soluzioni elettriche per una mobilità più sostenibile, nonostante una considerevole porzione di questa sia oggi ancora focalizzata su soluzioni per veicoli a combustione. Si evidenzia che, ad oggi, buona parte delle aziende del settore sono ancora legate a scelte antistoriche (Es.: propulsione a gas naturale) che rischiano di ridurre gli investimenti nella sfida internazionale verso l'elettrificazione.

Ciò nonostante, circa il 70% delle aziende investe in attività di Ricerca e Sviluppo (R&S) che sono però principalmente focalizzate alla sola innovazione dei processi produttivi piuttosto che al rinnovamento dell'offerta a supporto di una mobilità elettrificata.

In questo contesto, ci sono delle aziende Italiane impegnate nella sfida verso la "mobilità elettrificata" che recentemente hanno dato origine ad un ciclo virtuoso di rinnovamento dei processi e dei prodotti e, oggi, sono perfettamente in grado di fronteggiare e vincere la sfida internazionale anche nei confronti dei più blasonati concorrenti tedeschi che, da sempre, sono il riferimento europeo e mondiale per la componentistica del settore.

A titolo di esempio possiamo citare alcune aziende italiane che offrono soluzioni altamente innovative per veicoli ibridi ed elettrici come la ELDOR, impegnata nella progettazione e manifattura di sistemi di conversione dell'energia (convertitori tensione DC/DC) così come sistemi di ricarica del veicolo (OBC). Parimenti anche la METASYSTEM sviluppa e produce soluzioni per la conversione di potenza per veicoli ibridi così come sistemi di ricarica rapida a bordo per i più grandi produttori d'auto europei. Inoltre, l'Italia è fortemente coinvolta nello sviluppo di sistemi per la gestione del pacco batterie del veicolo elettrico con una elevata esposizione progettuale e realizzativa con aziende quali ad esempio BITRON, EFI, Italdesign Giugiaro.

Anche nel dominio della trazione elettrica, cuore pulsante del veicolo, l'Italia è impegnata con prestigiose aziende quali FCA, Ferrari e nuove realtà come ad esempio la TEXA che, di recente, ha esteso la propria offerta a soluzioni per la trazione elettrica.

L'impegno italiano si estende anche alla diffusione delle infrastrutture di ricarica a supporto della mobilità elettrica. In questo contesto, in aggiunta alle sopraccitate aziende, si evidenziano attori di rilievo internazionale come Enel-X che sono coinvolti in ambito europeo nella ricerca di sistemi di ricarica ad alta efficienza con l'obiettivo di assicurare una presenza capillare ed efficiente di "colonnine" per la ricarica delle auto, basandosi anche su sistemi "vehicle-to-grid", in grado quindi di sfruttare il veicolo come sistema di accumulo per la gestione intelligente delle risorse energetiche prodotte sul territorio nazionale.

Non da ultimo è importante evidenziare che l'Italia è leader mondiale per la produzione di **componentistica elettronica a semiconduttore**. Le tecnologie a semiconduttore sono il **fattore abilitante** per la costruzione di un veicolo elettrificato, essendo alla base della costruzione sia dei sistemi di trazione dei veicoli elettrici che dei sistemi di ricarica e, più in generale, in tutte quelle applicazioni che nell'auto necessitano di una conversione efficiente dell'energia. E' opportuno sottolineare che l'Italia assorbe oggi una percentuale molto basse della produzione mondiale di semiconduttore per l'auto, confermando quindi la necessità di

incentivare il processo di innovazione tramite un piano industriale nazionale di ampio respiro in grado di porre il sistema paese al centro della competizione internazionale.

Proposte a sostegno della filiera:

Al fine di garantire che il sistema Italia sia in grado di competere in ambito internazionale alla sfida dell'elettrico, mantenendo il ruolo di leader nell'innovazione e nella produzione di componenti per auto ad alto valore aggiunto, riteniamo sia fondamentale:

- nell'immediato incentivare ulteriormente **il rinnovo del parco auto circolante**, ampliando il meccanismo dell'ecobonus alle auto **Euro 6**, al fine di abbattere i livelli di inquinamento dovuti ad un parco auto fra i più vecchi in Europa. Si stima che la migrazione da Euro3-4 ad Euro6 produrrebbe un abbattimento di ~30% di CO₂. L'intervento permetterebbe di sostenere la filiera automobilistica italiana, fortemente impattata dalla crisi del mondo dell'auto, ad oggi impegnata nella difficile sfida della migrazione all'elettrico;

Considerato che il settore necessita di continui investimenti in innovazione ricerca e sviluppo, con particolare attenzione al mondo della mobilità elettrificata risulta prioritario:

- realizzare le necessarie infrastrutture per la ricarica dei veicoli, passo fondamentale per la diffusione dei veicoli a trazione elettrica;
- **incentivare gli investimenti delle aziende impegnate in attività di ricerca e nella conversione delle produzioni** al fine di realizzare la componentistica richiesta per la produzione dei veicoli elettrici.

In tale contesto, al fine di sostenere gli investimenti in ricerca e sviluppo e nella conversione delle produzioni a supporto del settore dell'auto elettrica, riteniamo prioritario potenziare i così detti «strumenti automatici» utilizzando anche parte delle risorse provenienti dal Recovery Fund per:

- rendere strutturale il **credito d'imposta** in Ricerca & Innovazione premiando, sia il volume complessivo degli investimenti che la spesa incrementale;
- reintrodurre le aliquote di **Iperammortamento** e **Superammortamento**, previste originariamente dal piano Industria 4.0, con un orizzonte temporale di permanenza dello strumento, tale da consentire alle imprese di programmare i propri investimenti (quinquennale)

Inoltre, al fine di sostenere le aziende a più alto valore aggiunto nei settori strategici come quello della **microelettronica** si propone di:

- integrare le risorse del **Fondo IPCEI per la Microelettronica** fino ad euro 800 mln, come già autorizzato dalla Commissione Europea (ad oggi assegnate risorse per soli euro 410mln);

- sviluppare **altri Programmi IPCEI** per supportare l'aggregazione di attori industriali lungo altre catene strategiche del valore quale può essere quello dei "**Veicoli connessi, verdi e autonomi**" già in discussione a livello comunitario.