

**Audizione FCA presso il Senato della Repubblica  
Commissione X Industria**

**Risposte ai quesiti posti in Audizione**

**1. Consorzio franco-tedesco sulle batterie e prossimi sviluppi industriali: come influenzeranno le scelte FCA sugli Investimenti per le batterie?**

- Affrontare la transizione verso la mobilità elettrica, tutelando la capacità produttiva e occupazionale del settore automotive, richiede una rapida riconversione degli impianti produttivi sul territorio italiano, partendo come primo passo dall'**insourcing dell'assemblaggio dei moduli e pacchi batterie che sarà necessario per mantenere la competitività del prodotto auto.**
- La **creazione di una catena del valore strategica delle batterie in Europa rientra tra i cd. progetti IPCEI** (Important Project of Common European Interest) che, in deroga alla normativa comunitaria sugli aiuti di stato, concedono sussidi pubblici a progetti che impattano in modo significativo sulla crescita economica, la sostenibilità e la creazione di valore in Europa.
- Nell'ambito dei progetti IPCEI, sono stati avviati due progetti inerenti il tema delle batterie a livello europeo. In particolare:
  - **IPCEI 1 (cd. "Estate"), già avviato: Proposta di iniziativa francese.** Orientato al settore automotive, in particolare focalizzato sullo sviluppo e la produzione di celle innovative per batterie per applicazioni automotive. Partner principali: PSA, BMW, SAFT, UMICORE, BASF, Solvay. Principali partner italiani: ENEL, FAAM. I costi totali si aggirano intorno ai 4-5 miliardi di euro.
  - **IPCEI 2 (cd. "Autunno"), in fase di attuazione: Proposta di iniziativa tedesca,** denominata "EuBatIn". Orientato alla creazione, in Europa, di un ecosistema di batterie altamente innovativo e competitivo a livello globale, che copra l'intera catena del valore delle batterie, compreso il fine vita. Partner principali: Daimler, BMW, Northvolt, MANZ, SGL Carbon. **Principali partner italiani: FCA, CNHi, ENEA, ENEL-X, Solvay Italia. Il progetto nel suo complesso è soggetto alla fase di valutazione della Commissione Europea.**
- **FCA ha presentato al MiSE un progetto finalizzato all'IPCEI 2,** in sinergia con altre aziende aderenti, con prospettiva di durata fino al 2025:
  - alla progettazione e sviluppo di un pacco batterie modulare e scalabile compatibile con le future generazioni di batterie;
  - allo sviluppo di un'architettura BEV dedicata per integrare strutturalmente il pacco batterie;
  - all'industrializzazione del pacco batterie.

L'assemblaggio delle batterie avverrà all'interno di un Battery Hub in un fabbricato dedicato presso il comprensorio di Mirafiori, con l'uso di tecnologie all'avanguardia con processi modulari e flessibili, anche con l'utilizzo di robot collaborativi in simbiosi con gli operatori.

- Affinché tali sviluppi prendano piede **è indispensabile che l'Italia stanzi entro il 2020** risorse sufficienti a coprire i funding gap dei progetti presentati dalle proprie imprese. A tal proposito si sottolinea che il **fabbisogno** in termini di **fondi pubblici nazionali** per i progetti IPCEI (non solo batterie) ammonta a circa **1,2 miliardi di euro**, per un investimento privato di circa il doppio, a fronte dei soli 510 milioni già stanziati.

**2. Batterie: stiamo valutando interesse per batterie senza cobalto?**

- FCA riconosce che la **riduzione/non utilizzo del cobalto nelle batterie è un obiettivo strategico.** In questa direzione sta lavorando in parallelo in due ambiti:
  - migliorare le batterie Litio senza cobalto attuali (LFP) che hanno caratteristiche (energetiche e in potenza) adeguate per veicoli con prestazioni target limitate in cui il driver è la ricerca del costo minimo possibile; questo è un obiettivo a breve, nei prossimi 3 anni.

- migliorare le batterie Litio ad elevate prestazioni che oggi usano il cobalto (Litio-NCM o Litio-NCA) con l'obiettivo di ridurne progressivamente il contenuto fino ad annullarlo completamente nel medio-lungo periodo con al contempo costi sostenibili e prestazioni sempre migliori.
- **Nel medio-lungo termine sono di interesse anche le Solid State Batteries** -ovvero la cosiddetta Gen. 4 della roadmap europea- , come opportunità per recuperare una posizione più competitiva per l'Europa rispetto a Giappone, Korea e Cina, che sono leader indiscussi per il litio attuale e del breve termine "Gen. 2", "Gen. 3a" e "Gen 3b".
- Al riguardo si segnalano alcune considerazioni aggiuntive che evidenziano il **gap competitivo da colmare per l'Europa**:
  - chi è oggi in una posizione di vantaggio continuerà ad investire per mantenere questo vantaggio anche sul Litio futuro (Gen 4 e 5) e sulle soluzioni "post-Litio";
  - ad oggi, l'Europa è la regione con la minor disponibilità di materie prime strategiche per le batterie Litio high performance.
  - nell'ambito delle attività di R&D di FCA si sta lavorando sulle soluzioni più evolute anche attraverso la partecipazione a diversi progetti europei.
  - si tratta comunque di soluzioni non applicabili nel breve termine alla produzione di massa e, in alcuni casi, con caratteristiche associate che sono ancora da valutare in modo approfondito (ad esempio, le Solid State Batteries in investigazione hanno un'energia specifica ben superiore alle batterie al litio di oggi con sicurezza intrinseca nettamente superiore, ma non permettono la ricarica rapida).
  - in ogni caso, si sta parlando di **soluzioni che richiedono ingenti investimenti per risultati che non si vedranno prima di 5-10 anni**. Risulta quindi indispensabile la **creazione di cordate europee finalizzate alla creazione di accordi strategici**, oltre che di un **adeguato supporto agli investimenti da parte delle istituzioni**.

### 3. Dati i cambiamenti in atto nel mondo della mobilità, come pensiamo di affrontare la disaffezione dei giovani per l'auto?

- FCA presta molta attenzione al mondo dei giovani e per indagarlo include nella maggior parte delle sue ricerche di mercato a supporto dello sviluppo di nuovi prodotti e\o servizi un **campione di intervistati tra i 20 e 35 anni, e in alcuni casi anche a partire da 16 anni**. Da queste ricerche e dal monitoraggio di come evolve la mobilità dei giovani, è possibile individuare alcune **necessità fondamentali per questa categoria di clienti**:
  - Auto iper-connessa e tecnologicamente avanzata (in particolare per infotainment e guida autonoma).
  - Bassa aspettativa prestazionale sui motori.
  - Basse emissioni e alta attenzione all'ambiente.
  - Auto non come status symbol ma come strumento per raggiungere libertà e indipendenza.
  - Attenzione ai costi, sia di acquisto che di mantenimento.
- Come azienda stiamo rispondendo a queste esigenze con diversi sviluppi. Il **concept "Fiat Centoventi"** presentato al salone di Ginevra del 2019 ne è una sintesi e rappresenta una linea guida sugli sviluppi futuri: una vettura compatta, full electric, tecnologicamente all'avanguardia, modulare (per gestire i costi) e altamente personalizzabile.
- Allo stato attuale si sta investendo su:
  - Aggiornamento della gamma motori con maggiore presenza di versioni elettrificate, anche a basso costo come la Fiat Panda Hybrid.
  - L'implementazione della connettività a partire dagli ultimi modelli lanciati (Renegade e Compass PHEV) per poi andare a regime su tutta la gamma.
  - Presenza di motorizzazioni adatte a neopatentati.
  - Nuove forme di finanziamenti, renting o sharing, volte a ridurre l'impatto economico dell'acquisto e a flessibilizzare i costi di possesso della vettura.
- Sarà, inoltre, oggetto di **significativi investimenti anche Leasys Mobility**, la società del gruppo dedicata alla mobilità e al noleggio, **che offre soluzioni di car sharing "sostenibile"**, accessibili e rispondenti ai bisogni dei giovani.

#### 4. Data l'attenzione al rinnovo del parco, qual'è la posizione FCA sulle misure per l'usato?

- Pur dando massima importanza alla necessità di rinnovare il parco circolante con vetture più giovani (età media vetture circolanti nel 2019: 11,4 anni -Fonte ACI-, di cui il 32% fino a Euro 3 e il 59% fino a Euro 4), nell'identificare le misure più efficaci per cogliere questo obiettivo occorre fare un'attenta valutazione.
- Le misure a supporto del mercato dell'usato, presentano alcune criticità:
  - sono complesse da applicare, perché non esiste un prezzo definito per la vettura usata. Il prezzo di vendita è soggetto a trattativa in relazione a diverse variabili: stato della vettura, km percorsi, anzianità, ecc. e non ci sarebbe la certezza che un eventuale incentivo favorisca il passaggio di proprietà;
  - molto costose in quanto, ad esempio, i passaggi di proprietà nel 2019 delle sole vetture Euro 6, escluse le mini-volture, sono state 947.600 (oltre il 30% del totale). Tale potenziale bacino fa presupporre la necessità di importanti risorse economiche per poter produrre dei volumi aggiuntivi significativi.
- In definitiva, riciclare le vetture usate non ha gli stessi effetti ambientali di un rinnovo del parco con vetture di ultima generazione. Una campagna di rottamazione collegata all'acquisto di vetture nuove risulterebbe più efficace in termini di minori emissioni di CO2 e di emissioni inquinanti. Questa strada è stata recentemente scelta da Paesi come Francia e Spagna come soluzione per rilanciare il mercato dell'auto colpito dalla crisi COVID, introducendo schemi di rottamazione volti al rinnovo del parco anziano e all'acquisto di veicoli di ultima generazione meno inquinanti (con prestabilite soglie di CO2).

#### 5. E' vero che le vetture elettriche presentano zero emissioni allo scarico, ma produrle comporta immissione di CO2 in atmosfera? Qual'è la posizione FCA?

- In termini di emissioni di CO2, confrontare una vettura elettrica con una a combustione interna significa considerare le emissioni totali di CO2 che si generano principalmente nella fase d'uso e, in misura minore, nella fase di produzione della vettura.
- Per quanto riguarda la fase d'uso, le emissioni di CO2 sono dovute, da una parte, al combustibile utilizzato e, dall'altra, al consumo di energia elettrica, anch'essa caratterizzata da una certa quota di emissioni di CO2 in relazione al mix energetico utilizzato per la sua produzione.
- **Il bilancio delle emissioni di CO2 totali, generate in tutto il ciclo di vita di una vettura elettrica, risulta positivo solo in presenza di una componente di energia rinnovabile aggiunta alle tradizionali fonti fossili per la produzione di energia elettrica. Attualmente, se consideriamo il mix energetico italiano per la produzione di energia elettrica, le emissioni totali risultano leggermente a favore del veicolo elettrico, pur in presenza di una maggiore emissione di CO2 nella fase di produzione della vettura dovuta alle batterie. Il bilancio complessivo potrà migliorare in relazione ad un maggiore utilizzo di energia rinnovabile.**
- Si ricorda comunque che, nel computo complessivo delle emissioni di CO2 in UE28, il trasporto su strada è responsabile per il 24,7%, di cui le vetture il 14,9%. (Fonte EEA 2018 - greenhouse gases).

#### 6. Mercato dei quadricicli. FCA manifesta un interesse ad entrare in questo nuovo segmento anche in relazione allo sviluppo delle piattaforme MAAS Mobility As A Service?

- **Lo sviluppo del mercato del Mobility As A Service**, che riguarda tutti gli autoveicoli sostenibili, inclusi, in futuro, la messa a disposizione di quadricicli, di mezzi a due ruote, di monopattini, etc. si integra con gli sviluppi di nuovi modelli di mobilità fatti da FCA (con investimenti diretti o tramite apposite partnership).
- In particolare **FCA guarda a questi sviluppi tramite Leasys S.p.A.**, la società del gruppo dedicata alla mobilità e al noleggio, che offre servizi che spaziano dal lungo al medio e al breve termine, dal car sharing alle soluzioni in abbonamento, dalla mobilità elettrica ai servizi di parcheggio e ricarica, puntando sempre alla soddisfazione del cliente..

- In ogni caso, l'elemento discriminante su cui porre attenzione in relazione ai nuovi modelli di mobilità e ai MAAS, in particolar modo se abbinati a veicoli elettrici, è la **sostenibilità generale del modello di business nel tempo**. Le batterie e, di conseguenza, il veicolo, sono ancora caratterizzate da costi molto alti se paragonati all'uso limitato che se ne fa e questo rende particolarmente complesso ideare modelli di business in grado di generare ricavi, sia per i produttori di veicoli, sia per chi opera nell'ambito dei MAAS.

#### 7. Il Covid ha rappresentato una forte discontinuità sulla pianificazione degli investimenti delle famiglie e imprese. Il noleggio può essere una risposta alla prudenza richiesta dall'attuale situazione?

- **Il mercato del noleggio, in cui FCA opera tramite Leasys S.p.A., è certamente una delle più importanti risposte alle mutate condizioni economiche e sociali nel nostro Paese.** Esso è, infatti, in grado di offrire:
  - Considerevoli **vantaggi per i cittadini**, specialmente in un momento di incertezza del mercato come quello attuale, garantendo mobilità a canoni convenienti, stabili nel tempo e comprensivi di tutti i servizi necessari, permettendo, allo stesso tempo, di modulare l'uso della vettura alle reali necessità del cliente (si pensi alle nuove forme di abbonamento mensile rinnovabile, di "pay per use" e di noleggio a breve / medio termine, oltre all'ormai consolidato noleggio a lungo termine).
  - **Vantaggi per lo Stato**, garantendo l'incasso certo, regolare e puntuale di tasse e imposte, con particolare riferimento alle tasse di circolazione, anche grazie al meccanismo di rinnovo automatico della flotta, tipico del settore, che varia da un minimo di 6 a un massimo di 48 mesi. Questo meccanismo garantisce un rilevante aumento delle entrate da IVA, nonché delle imposte sui redditi, delle imposte provinciali, etc.
  - **Vantaggi per la comunità e per l'ambiente**, favorendo la circolazione di una flotta sempre nuova (di 1 o 2 anni in media), che contribuisce al rinnovamento del parco circolante italiano, che ancora oggi sconta un'età superiore a 11 anni (dato 2019). La rotazione della flotta circolante aiuta a promuovere la nuova mobilità a zero o basse emissioni, elettrica, ibrida e condivisa.
- A tale proposito, **la misura del superammortamento di beni strumentali (ivi comprese le autovetture e i veicoli commerciali leggeri)** si è dimostrata in passato uno strumento efficace per contribuire al rinnovamento della flotta, con entrate garantite per l'Erario.

#### 8. Vengono citate le previsioni IHS Markit LTD 2023-2025 che hanno previsto un progressivo calo produttivo nei plant italiani e crescita in quelli polacchi. Qual'è la posizione FCA?

- IHS è una fonte utile e attendibile sulle stime di mercato dei diversi segmenti, ma meno efficace quando si analizzano volumi dei singoli prodotti e destinazioni delle produzioni, in quanto la riservatezza delle aziende su queste informazioni cresce, essendo considerate sensibili per la tutela della competitività.
- A tale riguardo, FCA conferma quanto presentato nel piano industriale 2019-2022 e declinato sull'Italia con 5 miliardi di euro di investimenti produttivi, **proseguendo nella svolta di portare nei plant italiani la produzione di vetture elettrificate ad alto valore aggiunto.**
- Il piano industriale peraltro **non prevede delocalizzazioni della produzione fuori dall'Italia** ma, al contrario, prevede **investimenti in nuovi prodotti** (Fiat 500 BEV e Fiat Panda Hybrid, Jeep Compass e Renegade PHEV, Alfa Romeo Tonale, Maserati Super car, etc.) che, fatte salve le condizioni di mercato, faranno **aumentare i volumi di produzione.**