

## I PRODUTTORI DI AUTO E LA SFIDA DELLA TRANSIZIONE

La filiera automotive italiana non è spaventata dalla transizione verso una mobilità più sostenibile, anzi: guarda con fiducia a questa prospettiva.

Il problema, piuttosto, è la difficoltà nel reperire figure professionali per portare a termine questo cambiamento. È il quadro che emerge da una ricerca, pubblicata a dicembre 2023, condotta dall'Osservatorio TEA, nato l'anno precedente per supportare l'industria verso la transizione ecologica. L'Osservatorio, guidato da CAMI (Center for Automotive & Mobility Innovation) del Dipartimento di Management - Università Ca' Foscari Venezia e CNR-IRCrES, ha mappato circa 2100 imprese italiane che producono componenti legate alla filiera dell'auto.

All'indagine ha risposto un campione di 217 aziende: per la maggioranza di esse (il 48,4%) le trasformazioni dell'ecosistema automotive non avranno alcun effetto sul portafoglio prodotti, per il 30,9% avranno addirittura un impatto positivo, mentre il 20,7% non esclude invece potenziali riflessi negativi. Prevale la fiducia anche per quanto riguarda le ricadute occupazionali della transizione verso un modello incentrato sull'elettrico.

Le imprese più fiduciose sono le "medie" e "micro", con rispettivamente l'83,6% e l'80% dei rispondenti che si aspetta un impatto della transizione positivo o nullo sul proprio portafoglio prodotti. Può sembrare un paradosso, ma il motivo è semplice: «La maggioranza delle aziende della filiera automotive italiana fornisce prodotti o servizi invariati rispetto all'alimentazione dei veicoli» è l'analisi dell'Osservatorio TEA.





In un'intervista a L'Espresso Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, sottolinea lo stesso concetto: 6 componenti su 10 di un veicolo non cambiano, nel passaggio dall'auto alimentata da un motore endotermico a quella elettrica. La struttura del veicolo resta la stessa, con ruote, sospensioni, freni e interni del tutto simili al veicolo tradizionale. L'incognita riguarda la presenza di professionisti adeguati: le imprese intervistate dall'Osservatorio TEA denunciano difficoltà nel reperire in particolare figure dedicate alla gestione del cambiamento e dell'innovazione negli ambiti ricerca e sviluppo (53,8%) e sviluppo software (50%).

#### L'impetuosa crescita cinese

C'è un'altra grande incognita, sottolineata anche da Vavassori all'Espresso, ed è di carattere geopolitico, ovvero il rischio che la corsa all'elettrificazione si trasformi in un autogol per l'industria europea, andando a vantaggio dei grandi player cinesi e nordamericani. Il mercato interno cinese dell'auto elettrica sta viaggiando a un ritmo molto sostenuto, annota il ricercatore Guido Alberto Casanova in una ricerca pubblicata da ISPI (Istituto per gli Studi di Politica Internazionale) a fine 2023: «Secondo i dati della China Passenger Car Association le proiezioni di vendita per l'anno

corrente dovrebbero raggiungere le 8,5 milioni di unità, un aumento del 30,8% rispetto al 2022. Da questo punto di vista, la Cina ha bruciato le tappe. Nel 2020 il governo aveva posto il 2025 come la data entro cui le vendite di auto elettriche avrebbero dovuto superare il 20% delle vendite totali di auto nel Paese, ma quella soglia è stata raggiunta già l'anno scorso con tre anni di anticipo rispetto a quanto preventivato». Spinta dal governo francese, la Commissione Europea ha avviato un'indagine per verificare se le importazioni di auto elettriche dalla Cina possano rappresentare una forma di concorrenza sleale per il settore automotive europeo. Nel documento di lavoro del Parlamento Europeo "Ten issues to watch in 2024", citato da Eunews, "Il futuro del settore automotive europeo" è uno dei dieci temi caldi dell'anno. «Le aziende europee storiche hanno difficoltà a produrre veicoli elettrici redditizi – si legge nel paper –, soprattutto a causa dell'elevato costo delle batterie (la batteria rappresenta tra il 30 e il 50% del costo di un veicolo elettrico). I concorrenti, come la Cina, hanno prosperato in questo contesto, scommettendo sulle auto elettriche. Gli analisti hanno avvertito che le case automobilistiche cinesi potrebbero diventare la forza in grado di plasmare l'industria automotive globale nei prossimi anni».

#### Le strategie europee

Diventa strategico per i grandi player europei e nordamericani integrare verticalmente la produzione, a partire dalle batterie. Mentre Tesla già pensa al raddoppio della sua gigafactory di Berlino, aperta nel 2022, per puntare all'obiettivo di produrvi un milione di auto all'anno, le case europee non stanno a guardare, pur scontando un innegabile ritardo rispetto ai competitor. La prima gigafactory di capitale europeo è stata inaugurata a fine maggio 2023 per iniziativa di Acc, una joint venture paritetica tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies, a Douvrin, nel nord est della Francia. Il piano prevede di aprirne altre due nei prossimi anni: a Kaiserlautern, in Germania, nel 2025, e a Termoli, in Italia, nel 2026. L'investimento complessivo previsto è di 7,3 miliardi di euro, di cui 1,3 provenienti da fondi pubblici. Per il 2030 i tre stabilimenti dovrebbero produrre, nelle intenzioni di Acc, 2,5 milioni di batterie, per una capacità annuale di 120 GWh, andando ad equipaggiare i veicoli elettrici dei gruppi Stellantis e Mercedes-Benz. Per il 2024 ANFIA prevede che il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, a causa dei «rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche» afferma il presidente Vavassori. L'associazione

è impegnata, a livello nazionale, in un Tavolo Sviluppo Automotive istituito dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Tra gli obiettivi del Tavolo c'è invertire la tendenza alla progressiva contrazione dei volumi produttivi in Italia, dove nel 2022 sono state prodotte solo 450 mila autovetture a fronte di 1,4 milioni di immatricolazioni. Si mira a raggiungere almeno 1 milione di veicoli prodotti da Stellantis. L'altro tema caldo è quello degli incentivi, con l'Ecobonus che per il presidente ANFIA va rimodulato «in maniera più attrattiva per i privati e per le aziende».



↓ SCARICA

Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2022

#### FONTI DELL'ARTICOLO

L'Espresso, Eunews, Il Sole 24 Ore, Il Mitte