

5 Le politiche industriali in Italia per l'elettificazione del veicolo

Serena Di Sisto
(Associazione Motus-E, Italia)

Giuseppe Giulio Calabrese
(CNR-IRCrES, Torino, Italia; Responsabile scientifico Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano)

Sommario 5.1 Introduzione. – 5.2 Le politiche industriali preferenziali a seconda dei raggruppamenti delle imprese. – 5.3 Analisi delle diverse politiche industriali. – 5.4 Conclusioni.

5.1 Introduzione

L'industria automobilistica globale sta vivendo un periodo di intensa e rapida innovazione, spinta dalla necessità di diventare più sostenibile (Novaresio, Patrucco 2022). La ricerca di nuove tecnologie di propulsione per le automobili è al centro di un intenso dibattito, alimentato dalla necessità di affrontare il riscaldamento globale e ridurre le emissioni inquinanti (Midler, Alochet 2023). Inoltre, vi è l'urgenza di proteggere in modo sostenibile l'industria automobilistica, soprattutto di fronte alla crescente competitività dei paesi emergenti con nuove capacità industriali (Calabrese 2024).

L'obiettivo principale è limitare drasticamente l'impatto ambientale dei veicoli, con un'attenzione particolare alla riduzione delle emissioni di gas serra e dell'inquinamento atmosferico (Midler, Alochet 2023). Questa esigenza di sostenibilità ha ormai assunto una dimensione globale, poiché la lotta contro i cambiamenti climatici è divenuta una priorità non più procrastinabile.

Tuttavia, il percorso verso un'industria sostenibile ha seguito approcci diversi nei vari Paesi, a seconda delle condizioni socio-economiche e delle politiche adottate (Sileo, Bonacina 2024). In Europa, questo percorso è stato notevolmente accelerato grazie a normative sempre più rigorose. L'Unione europea ha assunto un ruolo di leadership nel settore, introducendo una serie di regolamentazioni finalizzate a ridurre le emissioni e a favorire l'adozione di veicoli a basse o zero emissioni. L'Unione europea, inoltre, ha fissato l'ambizioso obiettivo del raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 all'interno del Green Deal europeo (Novaresio, Patrucco 2022).

Questa iniziativa mira a rendere l'Europa il primo continente a zero emissioni nette, con misure che incentivano l'uso di veicoli elettrici, grazie a finanziamenti e investimenti in infrastrutture di ricarica, oltre all'introduzione di standard sempre più rigorosi per i veicoli a combustione interna (Sileo, Bonacina 2024). Entro il 2035, l'Unione europea ha imposto il divieto della vendita dei veicoli con motore a combustione interna, anche nelle versioni ibride, una decisione che rivoluzionerà profondamente l'intero settore automobilistico (Midler, Alochet 2023).

Oltre alle politiche sulle emissioni, l'Europa ha anche introdotto misure per migliorare la sicurezza stradale e l'efficienza energetica, stimolando ulteriori innovazioni da parte dei produttori. Gli investimenti in tecnologie come la mobilità elettrica, la guida autonoma e l'automazione, sono diventati fondamentali per mantenere la competitività in un mercato sempre più orientato verso la sostenibilità (Novaresio, Patrucco 2022).

A conferma della tendenza, la Commissione ha costantemente abbassato le soglie per le emissioni di CO² e di sostanze inquinanti sin dall'inizio della loro implementazione. Un esempio chiave riguarda la riduzione graduale per i nuovi veicoli. Nel 2015, la soglia era fissata a 130 grammi di CO² per chilometro, ma con la proposta congiunta della Commissione europea e del Parlamento, accettata definitivamente il 28 ottobre 2022 dal Consiglio Europeo, si prevede che entro il 2035 questa sarà azzerata e questo significa che a partire dal 2035 tutte le nuove auto vendute dovranno essere a emissioni zero, accelerando la transizione e segnando un cambiamento epocale per il settore automobilistico (Calabrese, Di Sisto 2024).

A risentire in primis degli effetti di tali normative sono le stesse industrie automobilistiche chiamate ad un importante cambio di rotta verso la mobilità, tuttavia, questo percorso evolutivo sarà possibile solo con evidenti sostegni da parte delle politiche e questo sia dal lato dell'offerta che alla domanda, al fine di stimolare il mercato automobilistico (Calabrese, Di Sisto 2024). Gli interventi di politica industriale, sia a livello nazionale che regionale, nei Paesi con una significativa produzione automobilistica, sono stati molto variegati e articolati ma non risolutivi (Pardi 2021).

L'intero processo di transizione coinvolge tutta la filiera produttiva, dall'assemblatore finale fino ai fornitori terzi, con l'obiettivo di rendere l'industria competitiva anche nel contesto della transizione verso l'elettrico (Calabrese, Di Sisto 2024). La transizione verso auto più sicure ed ecologiche richiede ora una nuova visione della mobilità e una ristrutturazione del settore automobilistico. Il processo di integrazione delle esigenze di sostenibilità è strettamente legato a come le automobili vengono e verranno prodotte e utilizzate nei diversi contesti ambientali.

Per favorire il cambiamento è fondamentale che la risposta politica sostenga le azioni più promettenti al fine di aumentare la diffusione dei veicoli elettrici (Calabrese 2024). Le misure chiave devono incentivare

l'offerta di autovetture più economiche e accessibili, sviluppare nuovi modelli di business basati sull'uso dei veicoli (come leasing e car sharing), promuovere il trasferimento tecnologico tra settori e la collaborazione tra pubblico e privato, e infine, aggiornare le competenze del personale attraverso formazione e assunzioni mirate di giovani ed esperti. Queste azioni sono essenziali per accompagnare il settore verso un futuro orientato al dinamismo (Calabrese 2024).

Il processo di trasformazione è dunque da considerarsi complesso e richiede nel breve e lungo periodo interventi su più fronti: il sostegno alla domanda e agli investimenti per lo sviluppo di nuovi prodotti e processi, il potenziamento dei centri di ricerca e innovazione, la riqualificazione del personale e la creazione di nuove figure professionali. Risulta, in tale contesto, di fondamentale importanza completare l'infrastruttura di rete per facilitare questa trasformazione (Novaresio, Patrucco 2022).

Gli incentivi alle auto elettriche in Europa rappresentano una misura di sostegno considerata essenziale per il programma di elettrificazione (Calabrese 2020). La domanda e l'offerta nel settore automobilistico hanno una dimensione globale, e ogni decisione di regolamentazione o incentivazione, sia nazionale che internazionale, ha ripercussioni oltre i confini di ciascun Paese. In Europa, ad esempio, la già accennata regolamentazione dell'Unione europea prevede lo stop alla vendita di nuove auto a emissioni di carbonio entro il 2035 e di furgoni entro il 2040. Gli Stati Uniti con l'*Inflation Reduction Act* e la *Bipartisan Infrastructure Law* mirano a incentivare gli investimenti nelle energie rinnovabili, anche se alcune di queste misure hanno un carattere protezionistico. Questi provvedimenti mostrano come le politiche in un Paese possano influenzare l'intero mercato dell'auto (Midler, Alochet 2023).

Questo capitolo analizza e riporta le opinioni delle imprese rispondenti alla survey, tenendo conto delle opportunità e delle criticità emerse fino ad ora, con l'obiettivo di fornire ai policy maker, sia a livello locale sia nazionale, indicazioni utili per sostenere e guidare le trasformazioni in atto nell'ecosistema dell'industria automobilistica (Calabrese, Di Sisto 2024). Il fine è quello di rendere più trasparente la gestione finanziaria degli aiuti di Stato,¹ in modo da facilitare il processo di transizione e garantire che le risorse siano utilizzate in maniera efficace e mirata, soprattutto in un contesto come quello del 2024, in cui le esigenze di sostenibilità e innovazione sono sempre più pressanti.

1 L'art. 107, par 1, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) stabilisce che gli aiuti di Stato concessi dai Paesi membri, che distorcono o minacciano di distorcere la concorrenza favorendo alcune imprese, sono incompatibili con il mercato interno, salvo eccezioni previste dai trattati. Questo articolo fornisce alla Commissione europea il potere di controllare tali aiuti, garantendo la concorrenza leale nel mercato unico.

Per approfondire gli interventi di politica industriale, alle imprese è stato espressamente chiesto di esprimere la valutazione di diciassette tipologie di interventi e possibili iniziative degli enti di governo italiano che sono ritenute, direttamente o indirettamente necessarie per sostenere le trasformazioni dell'ecosistema automotive. La valutazione è stata effettuata sulla base di una scala Likert di cinque valori, da non importante a molto importante. Le politiche e iniziative proposte sono raggruppabili in sei categorie:²

- **politiche per favorire la mobilità elettrica** con incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici e per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica;
- **politiche per supportare la filiera automotive** con incentivi per attrarre nuovi assemblatori finali e per il rinnovo degli accordi di innovazione del settore;
- **politiche per strutturare il sistema produttivo** con incentivi per la costruzione di nuovi impianti produttivi, per il rientro in Italia di attività produttive (*reshoring*), per la crescita dimensionale anche tramite acquisizioni, la ridefinizione dei contratti di sviluppo e l'acquisizione di tecnologie anche per la riconversione produttiva;
- **politiche per favorire lo sviluppo dei prodotti** con incentivi per la ricerca e lo sviluppo, per la collaborazione con le imprese e i centri di ricerca;
- **politiche per l'occupazione** con incentivi per favorire la formazione dei lavoratori, per la defiscalizzazione delle assunzioni di personale, per il potenziamento dei dottorati industriali e per l'ulteriore sviluppo degli Istituti Tecnici Superiori (ITS);
- **politiche energetiche**³ per la riduzione del costo dell'energia elettrica per gli impianti produttivi e per incentivare l'utilizzo delle fonti rinnovabili.

Nella tabella 5.1 è stata riportata la classifica delle diciassette iniziative e politiche industriali in ordine decrescente rispetto alla colonna che raggruppa la valutazione importante e molto importante.

In riferimento a quanto descritto, emerge una forte richiesta verso gli incentivi volti a ridurre il costo dell'energia per gli impianti produttivi (71,0%) e a seguire incentivare l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (67,0%), segno di una crescente consapevolezza delle imprese sull'importanza di ridurre l'impatto ambientale, nonché abbattere i costi operativi variabili.

2 Per un approfondimento delle singole agevolazioni si rimanda al rapporto 2023 (Calabrese, Moretti, Zirpoli 2024).

3 Queste due domande non erano state previste nella survey precedente.

Una valutazione particolare meritano gli incentivi a favore della diffusione delle motorizzazioni elettriche e di due strumenti con diffuse aspettative da parte degli organi di governo come gli accordi di innovazione nel settore automotive e i contratti di sviluppo.

- Nel primo caso, le imprese intervistate attribuiscono maggiore urgenza agli incentivi per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica (65,2% terza posizione e 60,1% nella survey precedente) piuttosto che agli incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici (50,8% sesta posizione e 49,5% nella survey precedente), a indicare che l'infrastruttura di ricarica, pubblica o privata, è una condizione imprescindibile per accrescere l'adozione delle diverse modalità di mobilità elettrica che siano *plug-in* o *full electric*. Tale evidenza rispecchia l'interesse mostrato dalle imprese anche nel precedente rapporto dove il sostegno all'infrastruttura di ricarica si posizionava sempre al terzo posto ma con una percentuale significativamente inferiore (60,1%). Il sostegno alla domanda di veicoli elettrici è in linea con la precedente survey ed è strettamente legato al miglioramento dell'infrastruttura di ricarica elettrica. Senza una crescita adeguata della domanda di veicoli elettrici, le infrastrutture di ricarica non raggiungerebbero il loro pieno potenziale e viceversa. Ne discende che le imprese riconoscono che i veicoli elettrici rappresentano una componente fondamentale per il futuro della mobilità sostenibile; tuttavia, il supporto diretto alla domanda di veicoli elettrici è considerato meno urgente rispetto alle questioni riguardanti i costi energetici e, come vedremo, le politiche per l'occupazione.
- Nel secondo caso, la ridotta rilevanza attribuita al rinnovo degli accordi di innovazione del settore automotive (43,6 % quintultima posizione e 39,4% nella survey precedente) e alla modifica dei contratti di sviluppo (34,8 % ultima posizione e 28,2% nella survey precedente) derivano molto probabilmente dalla specificità di questi interventi e dalla necessità di una loro ulteriore rimodulazione.

Dalla tabella 5.1 si evince anche l'importanza attribuita alle politiche per l'occupazione e in particolare per gli incentivi a favore delle assunzioni di personale (60,6% e 58,0% nella survey precedente) a ulteriore testimonianza che è necessario rafforzare le competenze professionali all'interno delle imprese, così come emerso anche nel precedente rapporto (Novaresio 2024). In ambito occupazionale, tra gli incentivi ritenuti importanti si posiziona in quinta posizione quelli atti a favorire la formazione dei dipendenti (56,6% e 54,3% nella survey precedente) e per il potenziamento degli Istituti Tecnici Superiori (50,0% e 47,9% nella survey precedente).

A seguire, nella tabella le politiche considerate per ordine di importanza rilevanti o molto rilevanti che seppur mostrando percentuali inferiori al 50%, rimangono comunque connesse a obiettivi di crescita

e innovazione per le imprese; si pensi agli incentivi per l'acquisizione di tecnologie e la riconversione aziendale (49,9% e 58,0% nella survey precedente) o al *reshoring* di attività industriali (49,7% e 50,0% nella survey precedente) che mirano a riportare in Italia le attività produttive che ora sono attive dall'estero. Tale politica, se implementata, potrebbe contribuire a rafforzare l'occupazione e a ridurre la dipendenza dalle forniture internazionali.

Seguono successivamente gli incentivi per la costruzione di nuovi impianti produttivi (47,6% e 53,2% nella survey precedente) e quelli atti a favorire la collaborazione con imprese e centri di ricerca (44,9% e 48,9% nella survey precedente). La collaborazione tra aziende e centri di ricerca è essenziale per stimolare l'innovazione, ma rispetto ad altre priorità come la riduzione dei costi operativi e il miglioramento delle competenze del personale, viene considerata meno urgente. Di seguito vengono considerati rilevanti gli incentivi per la ricerca e lo sviluppo e il deposito di brevetti (43,6% come nella survey precedente).

Ricoprono le ultime posizioni di questa ipotetica classifica gli incentivi per la crescita dimensionale dell'impresa (42,6% e 29,3% nella survey precedente) e quelli per attrarre nuovi assemblatori automotive (40,4%⁴). Sebbene l'attrazione di nuovi assemblatori nel settore automotive sia comunque importante, viene considerata come una priorità meno urgente rispetto alle altre politiche evidenziate nella tabella.

Infine, le politiche per il potenziamento dei dottorati industriali con defiscalizzazione delle assunzioni sono al penultimo posto con una percentuale che si attesta al 35,9% (46,3% nella survey precedente) e, come anticipato, all'ultimo posto la riduzione dell'importo complessivo minimo per accedere ai contratti di sviluppo (34,8%).

In sintesi, scorrendo la classifica, l'analisi riportata mostra una crescente attenzione verso le politiche energetiche e occupazionali. Le aziende riconoscono l'interesse di adattarsi alla transizione energetica per rimanere competitive nella filiera automotive estesa.

4 Questa domanda nella survey precedente non era stata inserita.

Tabella 5.1 Valutazione delle politiche industriali a supporto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive (% di imprese)

	Per niente importante o poco importante	Abbastanza importante	Importante o molto importante	Totale
Incentivi per ridurre il costo dell'energia per gli impianti produttivi	10,4	18,6	71,0	100
Incentivi per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili	10,1	22,9	67,0	100
Incentivi per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica	14,1	20,7	65,2	100
Incentivi alle assunzioni di personale	12,0	27,4	60,6	100
Incentivi per favorire la formazione dei lavoratori	12,8	30,6	56,6	100
Incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici	21,0	28,2	50,8	100
Potenziamento degli ITS	16,0	34,0	50,0	100
Incentivi per l'acquisizione di tecnologie e la riconversione produttiva	16,5	33,6	49,9	100
Incentivi al <i>reshoring</i> di attività industriali (rientro in Italia di attività produttive)	24,7	25,5	49,7	100
Incentivi per la costruzione di nuovi impianti produttivi	20,7	31,6	47,6	100
Incentivi per favorire la collaborazione con le imprese e i centri di ricerca	18,4	36,7	44,9	100
Rinnovo degli accordi di innovazione settore automotive	18,1	38,3	43,6	100
Incentivi per la ricerca e lo sviluppo e il deposito di brevetti	19,4	37,0	43,6	100
Incentivi per la crescita dimensionale dell'impresa tramite anche accorpamenti	23,7	33,8	42,6	100
Incentivi per attrarre nuovi assemblatori automotive	26,3	33,2	40,4	100
Potenziamento dei dottorati industriali con defiscalizzazione delle assunzioni	25,0	39,1	35,9	100
Riduzione dell'importo minimo per accedere ai contratti di sviluppo	27,1	38,0	34,8	100
Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2024				

5.2 Le politiche industriali preferenziali a seconda dei raggruppamenti delle imprese

Prima di procedere con un'analisi dettagliata delle varie proposte di politica industriale, è utile verificare se le chiavi di lettura delineate nei precedenti capitoli permettano di individuare specifiche categorizzazioni. Queste potrebbero evidenziare politiche considerate di maggiore rilevanza, come indicato nelle tabelle 5.2 e 5.3 offrendo una comprensione più chiara delle priorità strategiche.

Le politiche industriali sono valutate in maniera diversa in base a una serie di fattori distintivi delle imprese, tra cui la dimensione aziendale, l'area geografica della sede operativa principale, il posizionamento nella filiera automotive estesa, la dipendenza da grandi gruppi come Stellantis, la tipologia del controllo societario, la propensione alle esportazioni e l'intenzione a investire nell'elettrificazione o meno del veicolo elettrico. In questo capitolo analizzeremo come questi fattori influenzano la percezione delle diverse iniziative degli enti di governo raggruppate, come anticipato nel paragrafo precedente in politiche per: la mobilità elettrica, la filiera automotive, il sistema produttivo, lo sviluppo del prodotto, l'occupazione e la riduzione del costo dell'energia.

- A livello dimensionale non si evincono particolari differenziazioni se non per le micro imprese e le grandi imprese. Rispetto agli altri raggruppamenti, le prime evidenziano un'alta rilevanza per tutte le politiche ad eccezione della riduzione del costo dell'energia, le seconde ritengono maggiormente prioritarie tutte le politiche ad eccezione del sistema produttivo e lo sviluppo prodotto.
- L'area geografica rappresenta un altro fattore importante nell'analisi delle priorità politiche. Rispetto alle altre aree geografiche, le imprese della Lombardia mostrano una copertura completa di tutte le politiche, dimostrando un interesse superiore per lo sviluppo della filiera automotive, del sistema produttivo, dell'occupazione e la riduzione del costo dell'energia. Ciò riflette l'importanza strategica di questa regione nel panorama industriale nazionale. Le imprese del Nord-Est e del Sud, invece, pongono una maggiore enfasi sul sistema produttivo e le politiche per l'occupazione, dimostrando un'esigenza di rafforzare la capacità produttiva locale. Le prime richiedono anche una riduzione dei costi energetici e le seconde implementazioni a favore della filiera automotive.
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa gioca un ruolo cruciale nella percezione delle politiche. Rispetto alle altre tipologie di fornitori, le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete ritengono rilevanti tutte le tipologie di politiche come anche le imprese dell'after-market ad eccezione del sistema produttivo. I fornitori *Tier I* più prossimi agli assemblatori finali sono maggiormente interessati unicamente ai sostegni per la filiera automotive. Le rimanenti tipologie di fornitori si posizionano al di sotto della media per quasi tutte le tipologie di politiche.

- Un altro elemento distintivo è il grado di dipendenza da grandi gruppi industriali come Stellantis. Le imprese che non sono fornitrici di Stellantis non evidenziano particolari interessi in alcuna politica rispetto alla media. Le imprese che dipendono da Stellantis dall’1 al 25% del loro fatturato attribuiscono grande importanza alla mobilità elettrica, alla filiera automotive e alla riduzione dei costi energetici, con un chiaro interesse sulla necessità di rimanere all’avanguardia nei settori tecnologici e produttivi. Le imprese che hanno una dipendenza tra il 51-75% invece, concentrano la loro attenzione sul sistema produttivo, la filiera automotive e, ancora una volta, sulla riduzione dei costi energetici, riflettendo la necessità di ottimizzare i processi produttivi per soddisfare le richieste di un grande cliente come appunto Stellantis.
- Anche il tipo di controllo aziendale influisce sulle priorità politiche. I fornitori automotive con controllo estero mostrano una particolare attenzione a tutte le iniziative politiche, specialmente la mobilità elettrica, la filiera automotive e la riduzione dei costi energetici, dimostrando una visione strategica di ampio respiro. Le imprese con controllo italiano e sedi anche all’estero pongono invece più enfasi sul sistema produttivo e lo sviluppo del prodotto, segnalando la necessità di espandere e migliorare l’efficienza dei loro processi produttivi.
- Le attività con una minore propensione all’export (fino al 25%) evidenziano un particolare interesse per tutte le politiche principali ad eccezione della riduzione dei costi energetici, mentre i rimanenti raggruppamenti evidenziano interessi minori per tutte le politiche rispetto alle medie.
- Infine, le imprese che intendono investire nella mobilità elettrica mostrano una forte attenzione verso tutte le politiche analizzate e minore per il sistema produttivo, mentre le imprese che investono in altri settori ma non nella mobilità elettrica sono meno interessate alle politiche a favore della mobilità elettrica e allo sviluppo prodotto.

Tabella 5.2 Raggruppamenti di imprese con percentuali superiori alla media

Dimensione	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Micro impresa	✓	✓	✓	✓	✓	
Piccola impresa						
Media impresa						
Medio-grande impresa	✓					✓
Grande impresa	✓	✓			✓	✓

Area	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Piemonte						
Lombardia	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nord-Est			✓		✓	✓
Emilia-Romagna				✓		
Centro Italia	✓					
Sud		✓	✓		✓	
Filiera	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Tier I		✓				
Tier II						
Tier III			✓			
Oltre Tier III						
Aftermarket	✓	✓		✓	✓	✓
Infrastruttura di rete	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dipendenza da Stellantis	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
0%						
1-25%	✓	✓	✓			✓
26-50%		✓				
51-75%		✓	✓			✓
76-100%					✓	
Controllo	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Indipendente						
Controllo italiano						
Controllo italiano con sedi anche all'estero		✓	✓	✓		
Controllo estero	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Propensione all'export	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
0%	✓	✓	✓	✓	✓	
1-25%		✓	✓	✓	✓	
26-50%						
51-75%						
76-100%						

Intenzione a investire	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Imprese che investiranno in EV	✓	✓		✓	✓	✓
Imprese che investiranno ma NON in EV		✓	✓		✓	✓
Imprese che non investiranno						
Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell’ecosistema automotive italiano 2024						

Tabella 5.3 Raggruppamenti di imprese con percentuali significativamente inferiori alla media

Dimensione	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Micro impresa						✓
Piccola impresa						✓
Media impresa	✓	✓			✓	
Medio-grande impresa	✓	✓	✓			
Grande impresa			✓			
Area	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Piemonte					✓	✓
Lombardia						
Nord-Est	✓			✓		
Emilia-Romagna		✓	✓		✓	
Centro Italia		✓	✓	✓	✓	
Sud	✓			✓		✓
Filiera	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Tier I						
Tier II	✓	✓				
Tier III	✓			✓	✓	✓
Oltre Tier III		✓	✓	✓	✓	✓
Aftermarket						
Infrastruttura di rete						
Dipendenza da Stellantis	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
0%		✓	✓			✓
1-25%						
26-50%			✓	✓		
51-75%	✓			✓	✓	
76-100%			✓	✓		

Controllo	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Indipendente						
Controllo italiano	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Controllo italiano con sedi anche all'estero						
Controllo estero						
Propensione all'export	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
0%						
1-25%						
26-50%		✓	✓	✓	✓	
51-75%	✓	✓	✓	✓	✓	
76-100%		✓	✓	✓	✓	✓
Intenzione a investire	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Sistema produttivo	Sviluppo prodotto	Occupazione	Riduzione costo energia
Imprese che investiranno in EV						
Imprese che investiranno ma NON in EV	✓					
Imprese che non investiranno	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell’ecosistema automotive italiano 2024						

5.3 Analisi delle diverse politiche industriali

5.3.1 Politiche per favorire la mobilità elettrica

Tra le politiche atte a favorire la mobilità elettrica sono stati presi in considerazione gli incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici e gli incentivi per migliorare l’infrastruttura della ricarica elettrica. Nel complesso, le imprese rispondenti hanno evidenziato una maggior preferenza per il miglioramento dell’infrastruttura di ricarica elettrica, 65,2% con valutazione importante o molto importante e terza posizione in classifica su diciassette, rispetto agli incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici (50,8% in sesta posizione).

Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni prese come riferimento in questo capitolo:

- A livello dimensionale si distinguono significativamente per entrambe le politiche in senso positivo le grandi imprese, +15,9 punti percentuali (p.p.) per il sostegno alla domanda e +20,0 p.p. per migliorare l’infrastruttura di rete. Invece, percentuali significativamente inferiori alla media sono state riscontrate per entrambe le politiche, dalle medie imprese (rispettivamente -6,5 p.p. e -11,4 p.p.).

- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, solo le imprese emiliano-romagnole denotano percentuali superiori alla media e unicamente per gli incentivi alla domanda (+5,6 p.p.), al contrario le imprese meridionali sembrano meno interessate a richiedere sostegno per l'elettrificazione del veicolo. Per entrambe le politiche si registrano valori significativamente inferiori alla media (rispettivamente -7,5 p.p. e -5,2 p.p.) Da segnalare che solo il 42,5% delle imprese del Triveneto (-8,3 p.p. rispetto alla media) ritengono importante sostenere la domanda dei veicoli elettrici.
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede un interessamento quasi totale per le politiche a favore della mobilità elettrica per le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete. Il 92,3% per il sostegno alla domanda e, ovviamente il 100% per la ricarica elettrica. Ritengono meno importante il sostegno all'elettrificazione dei veicoli le imprese 'più lontane' dagli assemblatori finali come i produttori oltre il *Tier III*.
- Per quanto riguarda la dipendenza delle forniture da Stellantis, sembra emergere una correlazione inversa, al crescere delle vendite verso il produttore franco-italiano, sembra essere minore l'importanza attribuita a questi incentivi.
- Le imprese controllate da società estere sono le uniche che significativamente si discostano dai valori medi per entrambe le politiche, +9,2 p.p. per gli incentivi alla domanda e +13,4 p.p. per migliorare l'infrastruttura per la ricarica elettrica.
- Per quanto concerne la propensione alle esportazioni, si evince una correlazione negativa, al crescere del rapporto fatturato esportato sul fatturato totale diminuisce l'interesse per entrambe le politiche.
- Per quanto riguarda le tipologie di investimenti futuri era scontato denotare una correlazione positiva, anche se ci si attendeva percentuali superiori. Per le imprese che investiranno nell'elettrificazione dei veicoli i punti percentuali positivi sono pari a 8,9 per la domanda e 7,7 per la ricarica. Le imprese non focalizzate sull'elettrificazione del veicolo, in qualche modo, considerano comunque importanti tali politiche anche se con percentuali inferiori alla media.

5.3.2 Politiche per supportare la filiera automotive

Nell'ambito delle politiche per supportare la filiera automotive rientrano gli incentivi per attrarre nuovi assemblatori e il rinnovo degli accordi di innovazione. Nel complesso, le imprese rispondenti hanno evidenziato una maggior preferenza per il rinnovo degli accordi di innovazione con una valutazione del 43,6% come importante o molto importante (dodicesima posizione in classifica) e a seguire gli incentivi per attrarre nuovi assemblatori automo-

tive con una valutazione del 40,4% come importante o molto importante (quindicesima e terzultima posizione in classifica). Come si può facilmente osservare, la percentuale di imprese rispondenti che ritengono queste politiche relativamente importanti è in entrambi i casi inferiore al 50%.

Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni prese come riferimento in questo capitolo:

- A livello dimensionale si distinguono significativamente per entrambe le politiche in senso positivo le grandi imprese (+15,1 p.p. per l'attrazione dei nuovi assemblatori e +11,9 p.p. per gli accordi di innovazione) e le micro imprese con +9,6 p.p. per gli incentivi per attrarre nuovi assemblatori e +7,8 pp per il rinnovo degli accordi di innovazione. In posizione opposta si individuano le medie gradi imprese con -5,2 p.p., ma unicamente per l'attrazione di nuovi assemblatori.
- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, le imprese della Lombardia e del Sud mostrano interesse significativamente superiore alla media per entrambe le politiche. Le imprese lombarde mostrano interesse soprattutto per gli incentivi per attrarre nuovi assemblatori, +10,1 p.p. e per il rinnovo degli accordi di innovazione (+5,9 p.p.). Le imprese meridionali evidenziano variazioni simili per entrambe le politiche (circa +6 p.p.). Le imprese del Centro mostrano minor interesse per entrambe le politiche (rispettivamente -22,0 p.p. e -17,3 p.p.), mentre le imprese emiliano-romagnole si discostano dalla media in senso negativo solo per l'attrazione dei nuovi car-maker (-12,2 p.p.).
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede l'interesse maggiore per le due politiche, polarizzate tra Infrastruttura della ricarica elettrica con 13,4 p.p. per le politiche atte ad attrarre nuovi assemblatori e le imprese dell'aftermarket con +9,9 p.p. per gli accordi di innovazione. I *Tier* III e oltre *Tier* III mostrano invece un disinteresse per il rinnovo degli accordi di innovazione nel settore automotive (entrambe -7,3 p.p.).
- Per quanto riguarda la dipendenza dalle forniture da Stellantis emerge che le fasce 26-50% e 51-75% si mostrano le più interessate a entrambe le politiche oscillando tra i +8,4 p.p. per gli accordi di innovazione e +7,6 p.p. per attrarre nuovi assemblatori, mentre i non fornitori di Stellantis sono sistematicamente i meno interessati a queste politiche (circa -5 p.p. in entrambi i casi).
- Le imprese con controllo estero si mostrano più interessate alle politiche prese in esame, soprattutto agli accordi di innovazione con +10,7 p.p., rispetto alla media seguite da quelle italiane con sedi anche all'estero, con +10,6 p.p. per le politiche atte ad attrarre nuovi assemblatori. Le imprese con controllo italiano invece mostrano un minor interesse per entrambe le politiche con -14,3 p.p. riguardo agli accordi e -12,8 p.p. per l'attrazione di nuovi assemblatori.

- Per quanto concerne la propensione alle esportazioni, se da un lato non si denotano scostamenti significativi per gli incentivi atti ad attrarre nuovi assemblatori finali, per il rinnovo degli accordi di innovazione nella filiera automotive, si evince una sensibile differenziazione tra che ha propensioni nulle o basse all'esportazioni e le altre imprese rispondenti. Le prime con delta positivi di circa 6 p.p. e le imprese maggiormente orientate all'export mostrano dati negativi intorno a -6,7 p.p.
- Per quanto riguarda gli investimenti, in generale, le imprese che investono in veicoli elettrici si dimostrano molto favorevoli a entrambe le politiche, soprattutto al rinnovo degli accordi di innovazione con +5,2 p.p.

5.3.3 Politiche per strutturare il sistema produttivo

Nell'ambito delle politiche per strutturare il sistema produttivo rientrano gli incentivi per la costruzione di nuovi impianti produttivi classificati come importanti dal 47,6% delle imprese (decima posizione), gli incentivi al *reshoring* di attività industriali (rientro in Italia di attività produttive) rilevata importante dal 49,7% delle imprese, gli incentivi per la crescita dimensionale dell'impresa tramite anche accorpamenti al 42,6%, la riduzione dell'importo complessivo minimo per accedere ai contratti di sviluppo al 34,8% (ultima posizione in classifica) e gli incentivi per l'acquisizione di tecnologie e la riconversione produttiva con una valutazione del 49,9%.

Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni prese come riferimento in questo capitolo:

- A livello dimensionale emerge che le grandi e le micro imprese si mostrano interessate a tali politiche con percentuali differenti ma non del tutto discostanti. È interessante notare che le politiche per la costruzione di nuovi impianti produttivi sono ritenute importanti o molto importanti per le grandi imprese +8,0 p.p., seguono le micro imprese con +6,4 p.p., e medie imprese +5,1 p.p., che vedono in questi incentivi un'opportunità di crescita o espansione. Meno coinvolte sono le medio-grandi imprese con -8,7 p.p. e le piccole imprese con -6,2 p.p. che mostrano un interesse lievemente ridotto. Per quanto riguarda le politiche di *reshoring* si nota una percentuale maggiore per le micro imprese con 7,4 p.p. e un minor interessamento per le grandi imprese con -5,3 p.p. Riguardo la riduzione dell'importo complessivo minimo per accedere ai contratti di sviluppo, la micro impresa e la media impresa si differenziano per un maggior interessamento della prima con +12,3 p.p. e un minor interesse delle medie con -7,5 p.p. In sintesi, emerge che le micro imprese sono particolarmente interessate a tutte le politiche per strutturare il sistema produttivo, in particolare alla riduzione delle soglie per i contratti di sviluppo (+12,3 p.p.)

e al *reshoring* (+7,4 p.p.), poiché queste misure le aiutano a superare le barriere di accesso e a competere. Le grandi imprese sono principalmente interessate alla costruzione di nuovi impianti produttivi (+8,0 p.p.), ma meno al *reshoring* (-5,3 p.p.), data la loro già consolidata presenza internazionale. Le medio-grandi e piccole imprese sono generalmente meno interessate, rispettivamente per la loro struttura già consolidata o per la percezione che le politiche non siano abbastanza accessibili o utili.

- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, le regioni del Nord-Est, del Sud e della Lombardia mostrano un aumento d'interesse, con differenziali positivi per il ritorno della produzione in Italia un'opportunità per rilanciare l'industria locale (rispettivamente +10,3 p.p., +10,3 p.p. e +7 p.p.). Al contrario, l'Emilia-Romagna presenta un minor interesse con -11,3 p.p. e Centro Italia con -18,2 p.p. Per quanto riguarda gli incentivi per la crescita dimensionale tramite anche accorpamenti, l'Emilia-Romagna mostra il maggiore aumento di interesse con +17,4 p.p., seguita dal Piemonte con +6,6 p.p., indicando una predisposizione a politiche che favoriscano la fusione e l'espansione delle imprese. Tuttavia, la Lombardia con -5,1 p.p. e il Nord-Est con -11,2 p.p. mostrano un interesse ridotto.
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede l'interesse maggiore da parte delle imprese specializzate nell'infrastruttura della ricarica elettrica per tutte le tipologie di incentivi e in particolar modo per la riduzione dell'importo complessivo minimo per accedere ai contratti di sviluppo (+34,4 p.p.) e la crescita dimensionale (+26,7 p.p.). In posizione opposta si collocano le imprese più lontane dagli assemblatori finali, vale a dire quelli collocati oltre il Tier III.
- Per quanto riguarda la dipendenza dalle forniture da Stellantis, i fornitori meno coinvolti sono particolarmente interessati al *reshoring* con +8,3 p.p., rispetto alla media, e alla costruzione di nuovi impianti produttivi +5,1 p.p. Per quanto riguarda le imprese con dipendenza media da Stellantis, si distinguono per l'interesse verso la crescita dimensionale tramite accorpamenti con +17,4 p.p. Le meno coinvolte da queste politiche risultano essere quelle con maggiore dipendenza, specialmente al *reshoring* con -6,9 p.p. e alla crescita dimensionale tramite accorpamenti -14,0 p.p.
- Le imprese maggiormente internazionalizzate, nelle vesti di holding estere o di imprese italiane con sedi produttive all'estero, sembrano in vario modo le più interessate alle politiche per strutturare il sistema produttivo in particolar modo per la costruzione di nuovi impianti produttivi (+8,0 p.p.), e per le prime anche per il *reshoring* (+6,0 p.p.) e la riconversione produttiva (+11,4 p.p.) e per le seconde la crescita dimensionale (+6,4 p.p.).

- Per quanto riguarda la propensione alle esportazioni le imprese con basso export si distinguono per il maggiore interesse in tutte le politiche, in particolare nella riduzione delle soglie per i contratti di sviluppo con +8,6 p.p. e negli accorpamenti con +7,4 p.p. Le meno coinvolte risultano essere quelle con export medio mostrando il maggiore disinteresse, soprattutto per la riduzione delle soglie dei contratti di sviluppo con -11,7 p.p. e per il *reshoring* con -8,7 p.p.
- Per quanto riguarda le politiche di investimento non si evincono particolari distinzioni.

5.3.4 Politiche per favorire lo sviluppo dei prodotti

Nell'ambito delle politiche per favorire lo sviluppo dei prodotti rientrano gli incentivi per la ricerca e lo sviluppo e il deposito di brevetti classificati come molto importanti dal 43,6% delle imprese (tredicesima posizione in classifica) e gli incentivi per favorire la collaborazione con le imprese e i centri di ricerca ritenuti molto importanti dal 44,9% delle imprese (undicesima posizione).

Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni prese come riferimento in questo capitolo:

- a livello dimensionale si distinguono significativamente per entrambe le politiche in senso positivo le micro imprese con +6,4 p.p. per la Ricerca e Sviluppo e +7,9 p.p. per favorire la collaborazione con imprese e centri di ricerca. Invece, percentuali significativamente inferiori alla media sono state riscontrate per entrambe le politiche, dalle medio-grandi imprese rispettivamente -8,4 p.p. e 6,1 p.p.
- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, le imprese emiliane-romagnole denotano percentuali superiori alla media per favorire la collaborazione con i centri di ricerca con +9,9 p.p. e la Lombardia per la Ricerca e Sviluppo con +7,9 p.p. Le imprese del Centro Italia evidenziano dati inferiori alla media per gli incentivi a favore della Ricerca e Sviluppo e il deposito dei brevetti (-9,4 p.p.), mentre la collaborazione tra imprese e i centri di ricerca riscontra minor interesse nelle imprese del Triveneto e il meridione.
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede un interessamento quasi totale per le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete rispettivamente con +25,6 p.p. e 24,3 p.p. Seguono le imprese fornitrici per l'aftermarket (+5,2 e +6,2 p.p.). Si rilevano dati negativi invece per quanto riguarda le politiche volte a favorire la collaborazione con imprese e centri di ricerca per il *Tier* III e oltre il *Tier* III con rispettivamente -5,6 e -8,6 p.p.

- Per quanto riguarda la dipendenza delle forniture da Stellantis non si evidenziano particolari distinzioni se non un minor interessamento da parte delle più integrate con il produttore italo-francese.
- Per quanto concerne la propensione alle esportazioni, quelle che esportano maggiormente rilevano dati negativi per entrambe le politiche. Invece, Risultano molto interessate le imprese che non esportano con +8,4 p.p. per gli incentivi alla Ricerca e Sviluppo e 9,7 p.p. per le collaborazioni.
- Per quanto riguarda le tipologie di investimento, l'unica differenziazione riguarda le politiche a favore della Ricerca e Sviluppo con un significativo gap per le imprese che investiranno nell'elettrificazione dei veicoli (+9,1 p.p.) rispetto alle altre due tipologie.

5.3.5 Politiche per l'occupazione

Le politiche per l'occupazione annoverano alcuni incentivi tra cui quelli atti a favorire la formazione dei lavoratori ritenuti importanti o molto importanti dal 56,6% delle imprese (quinto posto in classifica), gli incentivi per le assunzioni di personale ritenuti importanti dal 60,6% dei rispondenti (quarta posizione), il potenziamento dei dottorati industriali con defiscalizzazioni delle assunzioni ritenuti importanti dal 35,9% (penultima posizione) e il potenziamento degli ITS, ritenuti importanti dal 50% delle imprese (settimo posto).

Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni prese come riferimento in questo capitolo:

- Per ciascuna classificazione emergono delle categorizzazioni con percentuali superiori alla media del campione per almeno due iniziative come per le grandi imprese (in particolare per gli incentivi alla formazione, con +13,7 p.p. e gli incentivi per le assunzioni di personale) in percentuale negativa a tale politica le medio grandi con -6,9% p.p. Le micro imprese si mostrano interessate alle politiche per il potenziamento degli ITS, con +7,1 p.p. e in senso opposto la medio e la grande impresa con -5,7 e -9,3 p.p.
- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, gli incentivi per la formazione dei lavoratori sono ritenuti più rilevanti nel Mezzogiorno, con un incremento di +10,0 p.p. rispetto alla media, e nel Centro Italia con +3,9 p.p. La Lombardia e il Piemonte sono le regioni con un minore interesse su questa politica. Gli incentivi alle assunzioni sono particolarmente ritenuti rilevanti nel Nord-Est con +6,9 p.p, ma anche nel Centro e nel Sud con differenze positive con +2,6% e +2,7 p.p. Le regioni come Lombardia e Piemonte mostrano una minore attenzione, ma la differenza rispetto alla media non è così marcata. Il potenziamento dei dottorati industriali è particolarmente

rilevante nel Sud +10,8% p.p. e nelle regioni Lombardia e Nord-Est con +7,4 p.p. e +6,6 p.p. rispettivamente. Al contrario, il Piemonte e il Centro Italia denotano la minore attenzione per questa misura, con differenze negative rispetto alla media 7,1 e -7,0 p.p. Il potenziamento degli ITS è particolarmente rilevante nelle regioni del Nord-Est con +17,5% p.p. e nel Mezzogiorno con +10,0 p.p. Il Centro Italia ha la differenza negativa più alta con -10,5% p.p. Le altre regioni, come Piemonte ed Emilia-Romagna, hanno una percezione inferiore alla media, con differenze negative.

- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede l'interesse maggiore per tutte le politiche per le imprese specializzate nell'infrastruttura della ricarica elettrica, con percentuali più elevate soprattutto per le politiche volte a favorire la formazione dei lavoratori (+35,7 p.p.), l'assunzione del personale (+31,7 p.p.) e il potenziamento dei dottorati industriali (+17,9%)
 - Le imprese con elevata dipendenza da Stellantis risultano maggiormente interessate a tutte le politiche con +7,1 p.p. e un minor interessamento dalle fasce (51-75%) con -15 p.p. soprattutto per quanto riguarda il potenziamento degli ITS.
 - Le imprese con controllo estero attribuiscono maggiore importanza a tutte le politiche di incentivi e potenziamento, indicando una visione più globale e proattiva verso lo sviluppo del capitale umano e l'innovazione. La formazione dei lavoratori occupa un posto rilevante per le imprese controllate da holding estere con +13,4 p.p. per la formazione, a seguire gli incentivi alle assunzioni con +12,2 p.p. e i dottorati industriali con 8,4 p.p.
- Le aziende a controllo italiano, invece, tendono a mostrare un minor interesse per misure come gli incentivi alle assunzioni, i dottorati industriali -10 p.p. e il potenziamento degli ITS con -13,8 p.p. con differenze negative più marcate rispetto alla media nazionale.
- Per quanto concerne la propensione alle esportazioni si evince che le imprese che esportano meno sono quelle maggiormente interessate, in particolar modo ai dottorati e alla formazione rispettivamente con +12,1 p.p. e 7,4 p.p. Le imprese maggiormente interessate dall'export mostrano un dato negativo rispettivamente a -7,2 e 10,6 p.p.
 - Per quanto riguarda gli investimenti, in generale, le imprese che investono in veicoli elettrici si dimostrano molto favorevoli a tutte le politiche per l'occupazione ed in particolare per la formazione dei lavoratori (+7,7 p.p.).

5.3.6 Politiche per la riduzione del costo dell'energia

Le politiche per la riduzione del costo dell'energia annoverano gli incentivi per ridurre il costo dell'energia per gli impianti produttivi considerati importanti o molto importanti dal 71,0% delle imprese (primo posto in classifica), seguiti dagli incentivi per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili considerati importanti o molto importanti da 67,0% delle imprese (secondo posto in classifica). Il dato complessivo evidenzia come le politiche energetiche e di sostenibilità siano percepite in modo diversificato dalle imprese italiane, con priorità che variano in base a dimensioni aziendali, localizzazione geografica e posizionamento nella filiera dell'automotive estesa.

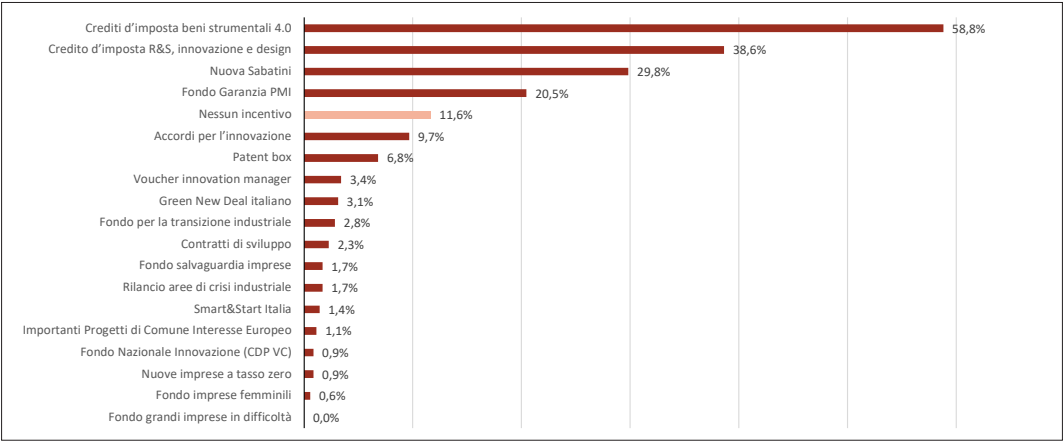
Rispetto a questi valori medi e considerando le classificazioni che evidenziano delle valutazioni di maggior interesse:

- A livello dimensionale si distinguono significativamente per entrambe le politiche in senso positivo le medio-grandi imprese, +6,8 p.p., a seguire tutte le altre ma con valori lievemente inferiori.
- Per quanto concerne la localizzazione della sede produttiva principale, le imprese del Nord-Est denotano percentuali superiori alla media in entrambe le politiche, rispettivamente +11,5 e +5,5 p.p., e quelle lombarde solo per incentivare l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. Le imprese del sud mostrano, invece, percentuali minori, rispettivamente -7,7 e -7,0 p.p.
- Il posizionamento lungo la filiera automotive estesa vede un interessamento quasi totale per le politiche a favore del costo dell'energia elettrica e l'utilizzo di fonti rinnovabili per le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete. Il 92,3% per la riduzione del costo dell'energia e l'84,6% per l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili. *Tier III* e oltre il *Tier III* mostrano percentuali inferiori alla media a -10,4 p.p. e -7,4 p.p.
- L'utilizzo degli Incentivi da parte delle Imprese

Dopo aver analizzato nei precedenti paragrafi le priorità politiche in termini di sviluppo tecnologico, energetico e produttivo, in questo paragrafo verrà approfondito l'utilizzo concreto degli incentivi da parte delle aziende. In collaborazione con il Ministero per le Imprese e il Made in Italy sono state indicate 18 iniziative attualmente attive o recentemente concluse.

La figura 5.1 evidenzia la percentuale di utilizzo di ciascuna misura, da segnalare che l'11,6% delle imprese ha dichiarato di non aver beneficiato di nessuno di queste agevolazioni.

Figura 5.1 Incentivi e agevolazioni utilizzati dalle imprese rispondenti



Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2024

Qui di seguito in ordine decrescente di utilizzo l'elenco degli incentivi e delle agevolazioni considerati nella survey con una breve descrizione.

- L'unico incentivo che è stato adottato da più della metà delle imprese rispondenti è stato il **Credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali** (58,8%). Il riconoscimento del credito d'imposta è strettamente legato al rispetto di alcune condizioni fondamentali, pensate per garantire la corretta attivazione e gestione degli investimenti. In particolare, il beneficio sarà accordato per gli investimenti che verranno completati entro la data del 30 giugno 2026, a patto che, entro il 31 dicembre 2025, siano soddisfatti due requisiti imprescindibili. Il primo requisito prevede che l'ordine di acquisto relativo all'investimento debba essere stato formalmente accettato dal venditore. Questa accettazione certifica la validità e la concretezza dell'accordo contrattuale tra le parti. Il secondo requisito richiede che sia stato corrisposto un acconto pari ad almeno il 20% del costo complessivo di acquisizione del bene o del servizio oggetto dell'investimento. Tale pagamento anticipato rappresenta una prova tangibile dell'impegno del contribuente a procedere con l'investimento. Questi criteri hanno una duplice funzione: da un lato, facilitano l'accesso alle agevolazioni fiscali, garantendo un quadro chiaro e ben definito; dall'altro, promuovono una pianificazione accurata e una tempestiva realizzazione degli investimenti. La logica alla base di tale previsione è incentivare i soggetti economici a impegnarsi in maniera proattiva, evitando ritardi che potrebbero compromettere l'efficacia delle misure di supporto.

- Il **Credito d'imposta per la ricerca e sviluppo, l'innovazione e il design** è il secondo incentivo maggiormente utilizzato dalle imprese (38,6%). La misura si propone di sostenere la competitività delle imprese promuovendo investimenti strategici in ambiti come la Ricerca e Sviluppo, l'Innovazione tecnologica, il paradigma 4.0, l'economia circolare e il Design con ideazione estetica. Questi settori rappresentano leve fondamentali per il rilancio e il potenziamento del tessuto produttivo, puntando su innovazioni tecnologiche, sostenibilità ambientale e creatività progettuale. Per quanto riguarda le attività di ricerca fondamentale, ricerca industriale e sviluppo sperimentale in ambito scientifico e tecnologico, il credito d'imposta è stato strutturato in varie fasi temporali. A partire dal periodo d'imposta successivo al 31 dicembre 2022 e fino al 31 dicembre 2031, l'aliquota scende al 10%, ma il limite massimo annuale sale a 5mln di €. Dal periodo d'imposta successivo al 31 dicembre 2023 e fino al 31 dicembre 2025, l'aliquota del credito si riduce al 5%, mantenendo invariato il tetto massimo di 2mln di €. L'obiettivo generale di questa misura è favorire la crescita economica delle imprese attraverso l'adozione di pratiche innovative e sostenibili, sostenendo la creatività e l'evoluzione tecnologica. La graduale riduzione delle aliquote rappresenta un invito a pianificare gli investimenti in modo strategico e a lungo termine, incentivando un utilizzo consapevole delle agevolazioni disponibili.
- In terza posizione troviamo la **Nuova Sabatini**, il 29,8% degli intervistati afferma di aver usufruito di questo incentivo. La Nuova Sabatini è finalizzata a sostenere l'acquisto di beni strumentali, come macchinari e attrezzature, attraverso finanziamenti agevolati. Questo dato suggerisce che molte imprese stanno investendo nel miglioramento della loro capacità produttiva, cercando di rinnovare e modernizzare i propri strumenti di lavoro. Possono beneficiarne le PMI regolarmente iscritte al Registro delle imprese, non in difficoltà, con sede in Italia (o unità locale sul territorio nazionale) e che rispettino requisiti specifici, come essere società di capitali per la misura di capitalizzazione, non avere tra i soci o amministratori soggetti con condanne definitive, e non aver ricevuto aiuti illegali o incompatibili con le norme europee.
- Segue in quarta posizione il **Fondo di garanzia per le PMI** utilizzato dal 20,5% delle imprese rispondenti. Questo fondo ha lo scopo di facilitare l'accesso al credito per le piccole e medie imprese, offrendo garanzie che riducono il rischio per le banche. Il suo ampio utilizzo riflette quanto sia cruciale per le PMI disporre di strumenti che permettano di accedere a finanziamenti, soprattutto in un contesto economico incerto.
- In quinta posizione troviamo gli **Accordi per l'innovazione** che sono stati adottati dal 9,7% delle imprese e supportano i progetti di ricerca e sviluppo industriale. Questo incentivo è utilizzato da aziende

orientate all'innovazione tecnologica, che richiedono sostegno per i loro progetti più avanzati e ad alto contenuto tecnologico. I progetti di ricerca e sviluppo presentati devono rispettare requisiti specifici, prevedendo spese e costi ammissibili di almeno 5mln di €. La durata massima consentita per la realizzazione dei progetti è di 36 mesi, e l'avvio delle attività può avvenire esclusivamente dopo la presentazione della domanda di agevolazioni al Ministero competente.

- Il **Patent box** si posiziona al sesto posto ed è uno strumento rilevante ma utilizzato solo dal 6,8% delle imprese. Si tratta di un incentivo fiscale rivolto alle aziende che generano reddito attraverso l'uso di brevetti o proprietà intellettuali. La percentuale inferiore rispetto ad altri incentivi suggerisce che solo una parte delle imprese, generalmente quelle più innovative o con attività di ricerca e sviluppo avanzate, trova vantaggioso questo strumento.
- In settima posizione si posiziona il **Voucher innovation manager** che è stato utilizzato dal 3,4% delle imprese rispondenti. Il Voucher per consulenza in innovazione, parte del Piano Nazionale «Impresa 4.0», sostiene la trasformazione tecnologica e digitale delle PMI e delle reti di impresa italiane. L'iniziativa favorisce l'inserimento di manager specializzati per implementare tecnologie avanzate, modernizzare l'organizzazione aziendale e facilitare l'accesso ai mercati finanziari. Possono beneficiare del contributo le imprese che, oltre a essere classificate come micro, piccole o medie imprese, rispettano requisiti quali la regolarità contributiva, l'iscrizione al Registro delle imprese e l'assenza di procedure concorsuali o aiuti da restituire. La dotazione finanziaria di 75mln di € mira a incentivare l'innovazione e la competitività nel sistema produttivo nazionale.
- Il **Green New Deal italiano**, ottava posizione, è stato utilizzato dal 3,1% delle imprese. Questo strumento punta a sostenere progetti legati alla transizione ecologica e alla sostenibilità ambientale. Il relativo basso utilizzo suggerisce che, nonostante l'attenzione crescente verso la sostenibilità, l'accesso a questo tipo di incentivi potrebbe essere limitato o poco conosciuto tra le imprese.

Il Green New Deal italiano offre incentivi per sostenere progetti di ricerca, sviluppo e innovazione finalizzati alla transizione ecologica e all'economia circolare. Destinato a imprese di ogni dimensione, comprese PMI e centri di ricerca, il programma supporta attività nei settori industriale, agroindustriale, artigianale e dei servizi all'industria. I progetti devono essere realizzati in Italia e mirare alla creazione di nuovi prodotti, processi o servizi, oppure al miglioramento significativo di quelli esistenti, con particolare attenzione a obiettivi come la decarbonizzazione, l'economia circolare, la riduzione dell'uso della plastica, la rigenerazione urbana, il turismo sostenibile e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Le PMI possono includere anche

l'industrializzazione dei risultati della ricerca, con progetti innovativi che trasformino processi produttivi o diversifichino le linee produttive. Per essere ammessi, i progetti devono prevedere spese tra 3 e 40mln di €, avere una durata compresa tra 12 e 36 mesi e iniziare dopo la presentazione della domanda. Le agevolazioni si basano sul Fondo rotativo per il sostegno alle imprese (FRI), che fornisce finanziamenti agevolati pari al 60% dei costi, integrati da finanziamenti bancari per il 20% e da contributi a fondo perduto. Questi contributi possono coprire fino al 15% dei costi di ricerca e consulenza e fino al 10% delle spese per immobilizzazioni materiali. L'accesso alle agevolazioni avviene tramite due modalità: la procedura 'a sportello' per progetti fino a 10mln di € e la procedura 'negoziale' per progetti fino a 40mln di €. In entrambi i casi, è obbligatorio allegare un'attestazione creditizia rilasciata da istituti bancari convenzionati. Con un budget complessivo di 750mln di €, suddiviso tra finanziamenti agevolati e contributi, il programma mira a incentivare la crescita sostenibile e l'innovazione, in linea con le priorità ambientali del Green New Deal.

- Il **Fondo per la transizione industriale**, nona posizione, è stato adottato dal 2,8% delle imprese rispondenti. Si tratta di una misura istituita con l'obiettivo di supportare il sistema produttivo italiano nell'adeguamento alle politiche europee per la lotta ai cambiamenti climatici, in linea con le direttive comunitarie. Operativo grazie al decreto ministeriale del 21 ottobre 2022, il Fondo è gestito dal Ministero dello sviluppo economico in collaborazione con il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero della transizione ecologica. Con una dotazione iniziale di 300mln di €, il Fondo finanzia programmi di investimento per la tutela ambientale attraverso una procedura valutativa a graduatoria, regolata dal decreto del 30 agosto 2023 del Direttore per gli Incentivi alle Imprese, che stabilisce termini e modalità di presentazione delle domande. L'iniziativa prevede l'applicazione delle disposizioni di favore indicate nel «Quadro temporaneo» della Commissione europea e nel Regolamento generale di esenzione per categoria n. 651/2014, garantendo un sostegno mirato alle imprese nell'ambito della crisi economica derivante dall'aggressione russa in Ucraina. Istituito dalla legge n. 234 del 30 dicembre 2021, il Fondo rappresenta uno strumento cruciale per incentivare la sostenibilità e la competitività industriale.
- I **Contratti di sviluppo**, decima posizione, hanno riscontrato un basso utilizzo (2,3%), anche perché sono rivolti a grandi progetti di investimento industriale. Si tratta di documentazioni disciplinate dal Decreto Ministeriale del 9 dicembre 2014, nell'ambito del Fondo per lo sviluppo e la coesione e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR). Da evidenziare che i Contratti di sviluppo sono rivolti principalmente a progetti di investimento con soglie minime piuttosto

elevate. Per esempio, il requisito di investimento minimo è fissato a 20mln di € per i progetti industriali e a 7,5mln di € per i progetti di trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli. Questo li rende strumenti poco accessibili per le piccole e medie imprese, che di conseguenza raramente possono raggiungere tali livelli di investimento.

- Il **Fondo salvaguardia imprese** adottato dal 1,7% delle imprese (undicesima posizione) è finalizzato a sostenere le imprese in difficoltà economica attraverso acquisizioni di minoranza nel capitale di rischio e il finanziamento di piani di ristrutturazione. Si rivolge ad aziende che soddisfano criteri specifici, come il possesso di marchi storici, più di 250 dipendenti o beni strategici per l'interesse nazionale. Le operazioni prevedono investimenti fino a 30mln di €, effettuati insieme a investitori privati che contribuiscono almeno al 30% delle risorse. Il Fondo mira a garantire la continuità aziendale, salvaguardando l'occupazione e sostenendo la riorganizzazione produttiva.
- L'incentivo per il **Rilancio aree di crisi industriale** è stato utilizzato dall'1,7% delle imprese (dodicesima posizione) e ha l'obiettivo di sostenere gli investimenti delle imprese nelle aree colpite da crisi industriale, incentivando lo sviluppo, la modernizzazione e la competitività delle attività produttive. Le imprese beneficiarie, oltre a rispettare le modalità di accesso previste, devono realizzare investimenti in impianti, macchinari, tecnologie innovative e strutture che contribuiscano a migliorare l'efficienza produttiva e la sostenibilità ambientale. Le forme di agevolazione offerte, come il contributo in conto impianti, il contributo alla spesa e il finanziamento agevolato, sono progettate per rispondere alle specifiche esigenze di ogni impresa, con l'obiettivo di stimolare la crescita economica delle aree interessate dalla crisi industriale e sostenere l'occupazione. Il finanziamento agevolato può essere utilizzato per coprire parte degli investimenti, mentre i contributi in conto impianti e alla spesa vengono assegnati in base all'importo del finanziamento agevolato stesso, garantendo così un sostegno proporzionale alla capacità di sviluppo dell'impresa.
- L'iniziativa **Smart & Start Italia** è stata utilizzata dall'1,4% delle imprese (tredicesima posizione) e ha lo scopo di promuovere la nuova imprenditorialità e sostenere il trasferimento tecnologico e la valorizzazione economica dei risultati della ricerca pubblica e privata in tutta Italia. La misura, che beneficia anche di risorse del PNRR destinate alle start-up femminili, è riservata alle startup innovative iscritte nel registro delle imprese e in possesso dei requisiti previsti dal decreto-legge n. 179/2012. Le imprese devono essere costituite da non più di 60 mesi e avere dimensioni piccole. Possono accedere alle agevolazioni anche le persone fisiche che intendono costituire una startup innovativa, con l'obbligo di costituire la società entro 30

giorni dall'ammissione. Possono beneficiare delle agevolazioni anche le imprese straniere che si impegnano ad aprire una sede operativa in Italia. I piani d'impresa ammissibili devono presentare un significativo contenuto tecnologico e innovativo, o riguardare lo sviluppo di soluzioni nel campo dell'economia digitale, intelligenza artificiale, blockchain, o IoT, e possono essere realizzati in collaborazione con enti di ricerca, incubatori o Digital Innovation Hub.

- I **Progetti di comune interesse europeo** sono stati sviluppati dall'1,1% delle imprese (quattordicesima posizione) e sono finalizzati per supportare le imprese italiane coinvolte in progetti di rilevanza europea, mirati all'innovazione e alla competitività. Gli IPCEI sono iniziative di collaborazione su larga scala che riuniscono risorse pubbliche e private per affrontare sfide tecnologiche e industriali comuni in tutta l'Unione europea. I progetti sono finalizzati a risolvere fallimenti di mercato e promuovere la crescita sostenibile, con il sostegno di aiuti di Stato. Istituito nel 2018, il Fondo prevede che le imprese e gli enti di ricerca partecipanti presentino proposte che siano poi approvate dalla Commissione europea. L'accesso alle agevolazioni avviene tramite una selezione condotta dal Ministero dello Sviluppo Economico, che gestisce le risorse e le procedure per l'attuazione dei progetti, con specifiche disposizioni per eventuali modifiche aziendali durante l'esecuzione dei progetti.
- Il **Fondo nazionale innovazione** è stato utilizzato dallo 0,9% delle imprese (quindicesima posizione) è il principale strumento di venture capital italiano pensato per sostenere la crescita innovativa delle imprese attraverso investimenti diretti e indiretti nel capitale di aziende ad alto potenziale innovativo, utilizzando risorse pubbliche e private; con un budget pubblico di 310mln di € gestito dal «Fondo di co-investimento MiSE» attraverso CDP Venture Capital S.p.A., il FNI si rivolge a startup, scaleup e PMI innovative non quotate e in fasi cruciali come seed financing, avvio delle attività o scale-up, operando a condizioni di mercato e nei limiti stabiliti dal decreto interministeriale del 27 giugno 2019.
- L'iniziativa **Nuove imprese a tasso zero** è stata adottata dallo 0,9% delle imprese (sedicesima posizione) ed è il principale strumento capace di sostenere su scala nazionale la creazione e lo sviluppo di micro e piccole imprese a prevalente partecipazione giovanile (18-35 anni) o femminile, comprese quelle da costituire, purché la documentazione di avvenuta costituzione sia presentata entro i termini indicati; finanzia iniziative nei settori della produzione industriale, artigianato, trasformazione agricola, servizi alle imprese e alle persone, commercio, turismo e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale; per imprese costituite da meno di 36 mesi, sono ammesse spese fino

a 1,5mln di €, includendo fino al 20% per capitale circolante, mentre per quelle costituite da 36 a 60 mesi il limite sale a 3mln di €.

- Il **Fondo imprese femminili** è stato impiegato dallo 0,6% delle imprese (diciassettesima posizione) e ha l'obiettivo di supportare la creazione e lo sviluppo di imprese femminili, con una dotazione di 200mln di €. È destinato a progetti da realizzare in massimo 24 mesi e le domande sono chiuse dal 8 giugno 2022. Le agevolazioni coprono investimenti fino a 250.000 € per le nuove imprese e 400.000 € per quelle esistenti, con contributi a fondo perduto fino all'80% delle spese per progetti più piccoli e al 50% per progetti più grandi. Il Fondo finanzia l'avvio di nuove imprese femminili, finanziamenti agevolati, assistenza tecnica e investimenti in PMI innovative guidate da donne. Le agevolazioni sono destinate a cooperative e società con una forte componente femminile e a lavoratrici autonome, purché rispettino requisiti di legalità.

Infine, nessuna delle imprese rispondenti ha fatto ricorso al **Fondo grandi imprese** in difficoltà che è stato costituito per supportare la continuità operativa delle grandi imprese in difficoltà a causa dell'emergenza COVID-19. Con una dotazione di 400mln di €, il Fondo offre finanziamenti agevolati alle imprese di qualsiasi settore (escluse quelle bancarie, finanziarie e assicurative) che si trovano in una situazione di difficoltà finanziaria temporanea e presentano prospettive di ripresa. Per accedere al fondo, le imprese devono presentare un piano di rilancio e dimostrare la capacità di rimborso.

Da questa veloce panoramica si evince un maggior ricorso verso l'utilizzo di strumenti che facilitano l'accesso al credito e l'investimento in beni strumentali, come il Fondo di Garanzia PMI e la Nuova Sabatini. Invece, incentivi più specifici, come quelli legati all'innovazione, alla proprietà intellettuale o alla sostenibilità ambientale, hanno una diffusione più limitata. La presenza di un segmento significativo di aziende che non utilizza alcun incentivo segnala la necessità di una maggiore sensibilizzazione e semplificazione da parte dei policy maker riguardo le specifiche procedure per accedere a questi strumenti di supporto (% di imprese).

5.4 Conclusioni

Le politiche industriali per sostenere le trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano sono state classificate in questo capitolo in sei raggruppamenti: politiche per favorire la mobilità elettrica, politiche per supportare la filiera automotive, politiche per strutturare il sistema produttivo, politiche per favorire lo sviluppo dei prodotti, politiche per l'occupazione, politiche energetiche.

In linea di massima, le risposte ottenute dall'analisi survey sono coerenti con le opportunità e le criticità evidenziate nei capitoli precedenti, nonché alla consuetudine operativa.

Come è stato evidenziato nei paragrafi precedenti, la riduzione del costo dell'energia è considerata prioritaria per sostenere l'elettrificazione della filiera automotive estesa e in misura maggiore alle politiche per favorire la mobilità elettrica.

Un'attenzione particolare è attribuita agli incentivi e alle politiche che favoriscano l'occupazione e la gestione del personale, considerate prioritarie rispetto alle prerogative produttive configurabili nel sostegno alla filiera automotive, a strutturare il sistema produttivo o a favorire lo sviluppo dei prodotti.

Confrontando le valutazioni delle politiche industriali a supporto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive con le risposte della survey precedente si evidenzia una crescente attenzione verso il sostegno all'elettrificazione del veicolo, entrambe le politiche sono in crescita ed in particolare gli incentivi per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica (+5,1 p.p.).

Continuando il confronto con la survey precedente, anche alle politiche per l'occupazione è stata attribuita una importanza in crescita con una variazione in media 2 punti percentuali. Fa eccezione il potenziamento dei dottorati industriali che ha visto ridurre l'interesse di 10,4 punti percentuali passando dal 46,3% dell'anno scorso a 35,9%.

Le modifiche apportate alle politiche industriali per il rinnovo degli accordi di innovazione al settore automotive e ai contratti di sviluppo hanno fatto registrare un incremento nella rilevanza attribuita dalle imprese rispondenti con rispettivamente +4,2 e 6,6 punti percentuali.

Infine, è doveroso segnalare che la politica che ha registrato il maggior incremento nella valutazione delle imprese rispondenti è stata il sostegno alla crescita dimensionale anche tramite accorpamenti con +14,3 punti percentuali che si contrappone ad un minor interesse per l'acquisizione di tecnologie (-8,0 p.p.) e la costruzione di nuovi impianti (-5,6 p.p.).

Bibliografia

- Calabrese, G.G. (2015). «Outlining Policy Responses to Stimulate Automotive Car Demand by Environmental Impact Reduction». *Journal of Environmental Planning and Management*, 58(1), 55-68. <https://doi.org/10.1080/09640568.2013.839940>.
- Calabrese, G.G. (2020). «The Italian Automotive Industry: Between Old and New Development Factors». Covarrubias, V.A.; Ramírez Perez, S.M. (eds), *New Frontiers of the Automobile Industry*. Cham: Palgrave Macmillan, 163-201. Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets. https://doi.org/10.1007/978-3-030-18881-8_7.
- Calabrese, G.G.; Di Sisto, S. (2024). «Le politiche industriali per le trasformazioni dell'ecosistema automotive». Calabrese, Moretti, Zirpoli 2024, 101-30. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-792-0/005>.
- Calabrese G.G.; Manello, A. (2018). «Firm Internationalization and Performance: Evidence for Designing Policies». *Journal of Policy Modeling*, 40(6), 1201-42. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jpolmod.2018.01.008>.
- Calabrese, G.G.; Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di) (2024). *Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2023*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-792-0>.
- Ferrero, A.; Ferrero, F.; Casale, M.; Nucera, D.; Novaresio, M.; Tabacco, E.; Borreani, G. (2024). «The Impact of Different Temperatures on Spore Count and Browning of UHT Milk Over a Long Storage Period». *International Dairy Journal*, 155, 105948. <https://doi.org/10.1016/j.idairyj.2024.105948>.
- Midler, C.; Alochet, M. (2023). «When Regulations Shape the Future of an Industry: The Case of the High-voltage Battery». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 23(4), 343-82. <https://hal.science/hal-04303575/document>.
- Novaresio, A. (2024). «L'impatto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive sull'occupazione: trend e prospettive». Calabrese, Moretti, Zirpoli 2024, 57-88. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-792-0/003>.
- Novaresio, A.; Patrucco P.P. (2022). «Patterns of Green Innovation in the Automotive Industry: Empirical Evidence from OECD Countries 1990-2018». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 22(4), 450-84. <http://dx.doi.org/10.1504/ijatm.2022.126838>.
- Pardi, T. (2021). «Prospects and Contradictions of the Electrification of the European Automotive Industry: The Role of European Union Policy». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 21(3), 162-79. <https://doi.org/10.1504/IJATM.2021.116620>.
- Sileo, A.; Bonacina, M. (2024). *The Automotive Industry: When Regulated Supply Fails to Meet Demand. The Case of Italy*. <https://feem-media.s3.eu-central-1.amazonaws.com/wp-content/uploads/NDL2024-01.pdf>.

Sitografia

<https://www.mimit.gov.it/>

<https://www.invitalia.it/>

<https://www.confcommercio.it/>