

6 Le politiche industriali per sostenere la filiera automotive italiana

Giuseppe Giulio Calabrese

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

Sommario 6.1 Introduzione. – 6.2 Breve comparazione delle politiche industriali per l'automotive in alcuni Paesi europei. – 6.3 Analisi delle diverse politiche industriali. – 6.4 La rilevanza delle politiche industriali a seconda dei raggruppamenti di imprese. – 6.5 Conclusioni.

6.1 Introduzione

Il ruolo dell'automobile come elemento di mobilità è in continua fase di rinegoziazione e implica, in primo luogo, decisioni di natura pubblica in termini essenzialmente di regolamentazione, incentivazione e tassazione, con inevitabili conseguenze sui modelli di sviluppo delle imprese appartenenti alla filiera automobilistica e a quei territori altamente specializzati in tali attività (Calabrese 2012). Nei Paesi con un'importante tradizione automobilistica, gli interventi di politica industriale a livello nazionale e regionale sono stati significativi e di varia natura fino alla presenza diretta degli stati nel capitale sociale degli assemblatori finali e dei fornitori, come è avvenuto in Francia e in Germania (Pavlinek 2020).

Difendere la produzione italiana nell'assemblaggio finale come nella fornitura significa salvaguardare, oltre a un comparto industriale strategico, una considerevole porzione di prodotto interno lordo e l'occupazione di quasi un milione di addetti (Di Sisto, Calabrese 2025).

I risultati riportati nei capitoli precedenti evidenziano distintamente che le trasformazioni in corso dell'ecosistema automotive, al fine di tramutarsi in opportunità per l'intera filiera produttiva e non ridursi unicamente a rischi, richiedono il supporto e l'indirizzamento da parte delle istituzioni e in particolare del Governo italiano e dei diversi consigli regionali dove l'automotive è maggiormente radicato (Calabrese, Falavigna 2022).

Questo capitolo analizza e riporta le opinioni delle imprese rispondenti alla survey 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 attuale, in cui le esigenze di sostenibilità e innovazione sono sempre più pressanti.

Per approfondire gli interventi di politica industriale, alle imprese è stato espressamente chiesto di esprimere la valutazione di quattordici 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. Le politiche e iniziative proposte sono raggruppabili in cinque categorie:²

1. **politiche per favorire la mobilità elettrica** con incentivi per sostenere la domanda di veicoli elettrici, iniziative per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica, sostegno all'innovazione di prodotto e/o di processo per i veicoli a zero emissioni allo scarico;
2. **politiche per supportare la filiera automotive** con incentivi per attrarre nuovi assemblatori finali, interventi per limitare la penetrazione dei fornitori asiatici in Europa, iniziative per semplificare la burocrazia e sostegno a favore dell'internazionalizzazione nelle diverse modalità dalle esportazioni alla realizzazione di impianti produttivi;
3. **politiche per favorire il trasferimento tecnologico e la collaborazione** con le imprese e gli enti di ricerca;
4. **politiche per il lavoro** con incentivi per favorire la l'occupazione tramite le assunzioni e la formazione dei lavoratori e iniziative per potenziare gli Istituti Tecnici Superiori (ITS);
5. **politiche energetiche** per la riduzione del costo dell'energia elettrica per gli impianti produttivi e iniziative per favorire la sostenibilità ambientale.

Prima di osservare i dati emersi dalla survey, può essere utile prendere in considerazione le impostazioni adottate in alcuni Paesi vicini all'Italia su tre dimensioni: le politiche a sostegno alla domanda; le politiche a sostegno dell'offerta e la governance delle politiche a favore del settore automotive.

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.

2 Per un approfondimento di alcune agevolazioni si rimanda al rapporto 2023.

6.2 Breve comparazione delle politiche industriali per l'automotive in alcuni Paesi europei

Gli incentivi alla domanda di veicoli rappresentano in Europa una misura di sostegno considerata essenziale soprattutto per il programma di elettrificazione. Tali incentivi possono essere introdotti in vari modi. Ad esempio, ci sono Paesi che stanziavano un contributo per abbattere il prezzo di listino delle vetture e chi invece si limita ad applicare dei benefici fiscali. Stando all'ultima rilevazione ACEA aggiornata al 2025, solo 6 Paesi membri dell'Unione europea non offrono alcun incentivo per l'acquisto, mentre 17 stati su 27 prevedono benefit sulle auto elettriche aziendali e appena 5, tra cui l'Italia, sull'installazione di colonnine di ricarica.

Tali politiche sono soggette a variazioni frequenti nel tempo e hanno articolazioni complesse anche a livello regionale e/o comunale.

Per quanto concerne le politiche di sostegno alla domanda esistono alcuni aspetti comuni ai diversi Paesi. Tra i contributi per l'acquisto troviamo bonus decrescenti al livello di emissioni e limitazioni del prezzo del veicolo, anche se in alcuni Paesi la definizione dei livelli di emissione può includere ancora le motorizzazioni a combustione interna e i veicoli usati, come è avvenuto in Italia, o considerare l'intero ciclo produttivo, trasporti compresi, come in Francia con il chiaro intento di bloccare le importazioni dalla Cina. Tra le agevolazioni fiscali rientrano l'esenzione della tassa d'acquisto e di possesso per un determinato numero di anni.

Alcuni Paesi hanno introdotto specifiche peculiarità come procedure di testing (Francia) o prendono in considerazione la numerosità dei nuclei familiari (Polonia).

I modelli applicativi sono molto semplificati, senza particolari approfondimenti sull'acquirente; reddito (al limite differenziando il bonus), modalità d'uso (in particolare per le ibride *plug-in*) e abitudini familiari (parco auto posseduto e uso del trasporto pubblico).

Tali politiche sono esplicitamente o implicitamente transitorie con il presupposto di equiparare i prezzi tra veicoli a combustione interna ed elettrici. Tale obiettivo è di difficile individuazione e il venir meno degli incentivi, come è avvenuto in alcuni Paesi, può comportare un repentino calo delle vendite dei veicoli elettrici.

Le infrastrutture di ricarica sono ovviamente un complemento indispensabile per lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici con effetti spillover per un Paese come l'Italia che beneficia dei flussi turistici anche in piccole e remote località.

Le politiche a sostegno dell'offerta delle imprese della filiera automotive interessano la ricerca e sviluppo, i processi produttivi e le competenze lavorative. Francia, Germania e Spagna hanno realizzato politiche

specifiche rivolte al comparto dell'auto, mentre altri Paesi, come la Polonia, si sono focalizzati maggiormente sulla struttura produttiva.

In Francia, ad esempio, è stato favorito il processo di sviluppo di nuove competenze legate allo sviluppo e produzione di batterie (progetto ACC), riciclo e propulsione a idrogeno e focus sullo sviluppo dell'elettronica di potenza. Inoltre, sono stati sostenuti processi di rilocalizzazione delle attività produttive (*reshoring*). Sono stati anche realizzati progetti di sostegno della filiera a livello regionale anche attraverso sostegni con capitale di rischio.

In Germania, di particolare interesse è il progetto *Catena-X*³ e la realizzazione di cluster regionali dell'innovazione che riconoscono la varietà delle specificità territoriali e il ruolo forte che possono avere i lander nella promozione e sostegno allo sviluppo di nuove conoscenze per l'auto.

La Spagna con *Move to Future* (M2F) e il progetto strategico PERTE ha definito specifiche linee di intervento per il comparto dell'auto. Sono state identificate quattro direttrici di intervento che riguardano: lo sviluppo e produzione delle batterie, la produzione e utilizzo di idrogeno, la sostenibilità, la fabbrica intelligente.

Per quanto concerne l'occupazione, gli interventi hanno interessato la formazione continua e l'aggiornamento delle competenze, i lavoratori anziani e il *matching* tra domanda e offerta.

La terza dimensione presa in considerazione interessa la governance delle politiche⁴ a sostegno della filiera automotive con le iniziative dell'Unione europea, come:

- la piattaforma tecnologica ERTRAC⁵ alla quale l'Italia non aderisce;
- i *Contractual public private partnerships in research* con investimenti comunitari nelle batterie elettriche, nell'elettrificazione dei veicoli e delle infrastrutture, nella guida autonoma assistita;
- il *Chip Act* per la produzione dei semiconduttori che si integra con i programmi specifici in *Horizon Europe* e *Digital Europe Programme*.

3 Si tratta di un ecosistema di dati aperti e collaborativi per l'industria automobilistica del futuro che collega tutti gli operatori della catena del valore e finalizzato allo scambio di dati a scala globale e in forma standardizzata all'interno del quadro europeo di gestione dei dati. Per un maggior approfondimento si veda Bubbico 2023.

4 Per un maggior approfondimento si veda Bubbico 2023.

5 Lo *European Road Transport Research Advisory Council* è un'organizzazione europea nel settore dei trasporti su strada che riunisce diverse parti interessate al trasporto su strada, quali i consumatori, i costruttori di veicoli, i fornitori di componenti, gli operatori delle infrastrutture stradali e gli sviluppatori, fornitori di servizi, fornitori di energia, organizzazioni di ricerca, città e regioni, nonché autorità pubbliche a livello sia dell'Unione europea che nazionale. In ultima istanza un organo consultativo sull'organizzazione dei bandi.

A livello nazionale, gli interventi presentano significative differenze secondo il diverso ruolo svolto dalle regioni soprattutto quando queste dispongono di una maggiore autonomia legislativa, economica e dunque di supporto ai sistemi produttivi locali dell'automotive.

L'esistenza di piattaforme per lo sviluppo tecnologico è l'altro fattore che caratterizza lo sviluppo della governance sul piano delle attività di ricerca e sviluppo e delle relative risorse finanziarie. Un caso specifico è il ruolo svolto dalle agenzie governative preposte all'attrazione degli investimenti (Polonia e Turchia).

Più in generale, l'ulteriore elemento che risalta in modo abbastanza evidente nelle policy proposte nei diversi Paesi è la forte attenzione a favorire la cooperazione tra i diversi attori della filiera, particolarmente evidente nel caso della Francia, ma anche negli altri Paesi, così come l'esistenza di relazioni istituzionali che considerano ugualmente importanti l'apporto sia dei grandi assemblatori, sia dei grandi componentisti (Polonia).

A livello intermedio si pone CoRAI Automotive Intergroup, un gruppo interregionale di membri del Comitato europeo delle regioni che offre opportunità di confronto per aumentare le competenze nell'industria automobilistica al fine di promuovere la cooperazione tra gli enti locali e regionali.

6.3 Analisi delle diverse politiche industriali

La domanda inerente alle politiche industriali è stata ogni anno inserita nel questionario modificando parzialmente di volta in volta sia l'elenco delle diverse iniziative proposte alle imprese, sia l'oggetto complessivo di riferimento in modo da contestualizzarne la valutazione.

Ad esempio, nella survey 2023 era stato chiesto di indicare il grado di importanza di alcune politiche e iniziative da parte degli enti di governo italiani per sostenere le trasformazioni dell'ecosistema automotive.

L'anno scorso, invece, si era evidenziata una maggior puntualizzazione per sostenere l'elettrificazione nella filiera automotive estesa. Mentre quest'anno, su consiglio dei membri del Comitato d'Indirizzo si è voluto richiedere una valutazione più generica in riferimento all'insieme dell'attività produttiva automotive.

Per questo motivo il confronto tra le risposte, nel caso sia stato mantenuto negli anni lo specifico strumento di politica industriale, deve essere attentamente ponderato.

Quello che non è cambiata è stata la modalità di rilevazione, vale a dire la scala Likert a cinque livelli da per niente rilevante, al quale è stato assegnato il punteggio di 1, a molto rilevante, con il punteggio di 5. I punteggi sono stati assegnati in modo da poter effettuare delle misurazioni statistiche.

La tabella 6.1 riporta i valori medi delle valutazioni delle diverse politiche industriali in ordine decrescente in base all'ultima survey. Sono stati riportati anche i risultati delle survey precedenti dove è stato possibile effettuare un confronto plausibile.

Innanzitutto, è doveroso evidenziare che se si considerasse l'insieme di tutte le politiche industriali, la media della media delle singole valutazioni risulta diminuita negli anni. Per le survey precedenti se si calcolassero le medie considerando anche le politiche non riportate in tabella 6.1, i risultati sarebbero simili intorno a 3,5 in entrambi gli anni, vale a dire una valutazione equidistante tra mediamente rilevante e molto rilevante. Per la survey 2025, invece, la media delle valutazioni è stata pari a 3,0, vale a dire mediamente rilevante.

Le spiegazioni inerenti al significativo divario possono essere molteplici e tra di loro sovrapponibili.

Una prima interpretazione potrebbe essere riconducibile all'elenco delle politiche industriali proposte che, tuttavia, in massima parte negli anni si equivalgono. Rispetto alle survey precedenti sono state per lo più accorpate o meglio specificate. In verità, se si osserva l'elenco delle nuove iniziative industriali inserite nella survey 2025, queste registrano valori superiori alla media (semplificare la burocrazia, limitare i fornitori asiatici e favorire l'internazionalizzazione) e compensano gli incentivi all'innovazione di prodotto e di processo che nelle survey precedenti erano stati definiti in modo più generico.

Una seconda motivazione plausibile potrebbe essere dovuta all'oggetto complessivo di riferimento. Nella survey attuale le politiche suggerite erano collegate all'attività complessiva del fornitore automotive, mentre negli anni precedenti avevano riferimenti più puntuali e specificatamente nel 2023 con le trasformazioni in generale dell'ecosistema automotive e nel 2024 all'elettrificazione dei veicoli. In verità, avendo generalizzato il focus al quale si riferiscono le diverse politiche e iniziative industriali, ci saremmo aspettati valori superiori.

Una terza spiegazione potrebbe essere dovuta ad una manifestazione di scetticismo verso gli enti di governo in relazione ai cambiamenti di scenario e di mercato, non a caso per tutte le iniziative politiche dove è stato possibile effettuare un confronto temporale si evidenziano valutazioni inferiori e in alcuni casi anche in modo significativo.

Tabella 6.1 Valutazione delle politiche per lo sviluppo del business automotive

Politica industriale	Survey 2025	Survey 2024	Survey 2023
Ridurre il costo dell'energia per gli impianti produttivi	3,8	4,0	n.d.
Semplificare la burocrazia per i nuovi investimenti	3,6	n.d.	n.d.
Limitare la penetrazione dei fornitori asiatici in Europa	3,5	n.d.	n.d.
Favorire l'internazionalizzazione e l'accesso a nuovi mercati	3,3	n.d.	n.d.
Favorire l'occupazione e la formazione	3,2	3,7	3,7
Potenziare gli ITS e gli Istituti Tecnici di secondo grado	3,1	3,4	3,4
Attrarre nuovi assemblatori automotive	3,1	3,2	n.d.
Favorire investimenti per la sostenibilità ambientale	3,0	3,8	n.d.
Supportare i progetti collaborativi tra imprese	2,8	3,4	3,4
Supportare i centri o le reti per la ricerca e il trasferimento tecnologico	2,7	3,4	3,4
Sostenere la domanda di veicoli a zero emissione allo scarico privata e aziendale	2,6	3,4	3,4
Migliorare l'infrastruttura per la ricarica elettrica	2,6	3,8	3,6
Favorire l'innovazione di prodotto per i veicoli a zero emissioni allo scarico	2,6	n.d.	n.d.
Favorire l'innovazione di processo per i veicoli a zero emissioni allo scarico	2,6	n.d.	n.d.
Media di tutte le valutazioni	3,0	3,5	3,5

Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2025

Analizzando le singole iniziative di politica industriale, si può osservare una significativa concordanza tra le risposte delle imprese.

Le valutazioni più elevate sono state attribuite ad iniziative per la riduzione dei costi interni di natura esplicita (costo dell'energia per gli impianti produttivi) ed implicita (semplificare la burocrazia per i nuovi investimenti).

Seguono le iniziative relative all'evoluzione dei mercati di tipo reattivo (limitare la penetrazione dei fornitori asiatici in Europa) o proattivo (favorire l'internazionalizzazione e l'accesso a nuovi mercati e attrarre nuovi assemblatori automotive).

Valutazioni sempre più elevate della media sono state registrate per le politiche attive per il lavoro sia dirette a favore dell'occupazione e della formazione, sia indirette per il potenziamento dell'istruzione professionale ed in particolar modo degli Istituti Tecnici Superiori (ITS).

Interesse minore è attribuito alla collaborazione con le altre imprese e con i centri di ricerca, e all'elettrificazione dei veicoli sia per sostenere l'acquisto di veicoli a zero emissioni allo scarico o per migliorare l'infrastruttura di ricarica, sia per favorire l'innovazione di prodotto o di processo di questi veicoli.

Più nel dettaglio e in ordine decrescente si osserva che:⁶

- La richiesta di ridurre il costo dell'energia per gli impianti produttivi ottiene una valutazione media pari a 3,8 leggermente in calo rispetto alla survey precedente (4,0).
- Valutazioni superiori alla media sono state registrate dalle imprese lombarde (4,0) e del Triveneto (4,1), dalle imprese che investiranno anche nello sviluppo prodotto dei veicoli elettrici (4,1), dai gruppi italiani con siti produttivi all'estero (4,0) e dai fornitori fortemente dipendenti da Stellantis (4,3).
- Al contrario, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dalle imprese specializzate nell'aftermarket (3,6) e nell'infrastruttura di rete (3,5), dalle imprese del Centro Italia (3,3) e dai non fornitori Stellantis (3,5).
- La necessità di semplificare la burocrazia per i nuovi investimenti è stata introdotta in questa survey per la prima volta e ha ottenuto una valutazione media pari a 3,6.
- Valutazioni superiori sono state registrate dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (3,9), dalle imprese del Triveneto (3,9), dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto a prescindere dalla tipologia del prodotto (4,1), dai fornitori fortemente dipendenti da Stellantis (3,9).
- Invece, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dalle imprese *Tier III* e oltre (3,4) e dai fornitori aftermarket (3,3) e dalle imprese che non investono nell'innovazione di prodotto (3,3).
- Anche l'introduzione della limitazione alla penetrazione dei fornitori asiatici in Europa è stata introdotta in questa survey per la prima volta e ha ottenuto una valutazione media pari a 3,5.
- Non si evidenziano particolari scostamenti nelle diverse classificazioni se non per le imprese del Centro (3,2) e del Sud Italia (3,3) e per i fornitori mediamente dipendenti da Stellantis (3,9).
- Anche il supporto all'internazionalizzazione e all'accesso a nuovi mercati è stato introdotto in questa survey per la prima volta e ha ottenuto una valutazione media pari a 3,3.
- Valutazioni superiori alla media sono state registrate dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto in combinazione (3,7) o meno (3,5) con i veicoli elettrici.
- Al contrario, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (2,8), dalle imprese che non investiranno nell'innovazione di prodotto (3,0) e dai non fornitori Stellantis (3,0).

6 Per evidenziare gli scostamenti significativi dei diversi raggruppamenti dai valori medi, è stato considerato uno scarto di $\pm 0,2$ punti.

- La richiesta di favorire il lavoro tramite le assunzioni o i corsi di formazione ottiene una valutazione media pari a 3,2 in sensibile calo rispetto alla survey precedente (3,7). Stessa dinamica per il potenziamento degli ITS sia complessivamente, 3,1 rispetto a 3,4 della survey 2024, sia per i diversi raggruppamenti.
- Valutazioni superiori alla media sono state registrate dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (rispettivamente 3,5 e 3,3), dalle imprese del Triveneto rete (rispettivamente 3,5 e 3,4), dalle imprese che investiranno solo e anche nell'elettrificazione del veicolo (rispettivamente 3,6 e 3,8, e per gli ITS entrambe 3,5) e dai fornitori fortemente dipendenti da Stellantis (rispettivamente 3,5 e 3,3).
- Invece, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dalle imprese *Tier* III e oltre (rispettivamente 3,0 e 2,9), dai fornitori aftermarket (rispettivamente 2,9 e 2,9) e dalle imprese che non investono nell'innovazione di prodotto (rispettivamente 3,0 e 2,9).
- La domanda relativa all'attrazione di nuovi assemblatori automotive era presente anche l'anno scorso, ma ugualmente non ha riscosso grandi attenzioni, 3,1 rispetto a 3,2.
- Valutazioni superiori alla media sono state registrate dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto in combinazione o meno (in entrambe le strategie 3,5) con i veicoli elettrici e, sorprendentemente, da fornitori mediamente e fortemente dipendenti da Stellantis (in entrambi i casi 3,3).
- Al contrario, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (2,4) e nell'aftermarket (2,7), dalle imprese localizzate nel Centro Italia (2,9), dalle imprese che investiranno in innovazione di prodotto per l'elettrificazione del veicolo o non investiranno affatto (in entrambi i casi 2,8) e dai non fornitori Stellantis (2,8).
- Il sostegno a favorire degli investimenti per la sostenibilità ambientale (Energie rinnovabili, efficienza energetica, tutela ambientale, etc.) ha ottenuto una valutazione media di 3,0. L'anno scorso aveva una descrizione simile maggiormente focalizzata sull'utilizzo delle energie rinnovabili (3,8).
- Valutazioni superiori alla media sono state registrate dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (3,9), dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto solo e anche per l'elettrificazione del veicolo (rispettivamente 4,0 e 3,3), le imprese appartenenti a holding estere (3,3) o italiane con siti produttivi all'estero (3,2) e i fornitori fortemente dipendenti da Stellantis (3,4).
- Invece, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dai fornitori aftermarket (2,6), dalle imprese emiliano-romagnole (2,8), dalle imprese che non effettueranno investimenti nell'innovazione di prodotto (2,9).

- Supportare i progetti collaborativi con le imprese o con le reti per la ricerca e il trasferimento tecnologico hanno ottenuto in linea di massima la stessa valutazione (rispettivamente 2,8 e 2,7), mentre entrambe nelle survey precedenti avevano ottenuto una valutazione di 3,4. Si evidenziano dinamiche simili tra le diverse classificazioni.
- Valutazioni superiori alle due medie sono state registrate dalle imprese *Tier I* (entrambe pari a 3,0), dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (rispettivamente 3,2 e 3,1), dalle imprese meridionali (rispettivamente 3,1 e 3,2) e dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto solo e anche per l'elettrificazione del veicolo (le prime rispettivamente 3,4 e 3,6, le seconde 3,2 e 3,3).
- Al contrario, valutazioni inferiori alla media sono state registrate dai fornitori aftermarket (in entrambi i casi 2,3) e dalle imprese che non effettueranno investimenti nell'innovazione di prodotto (rispettivamente 2,5 e 2,6).
- Nelle survey precedenti le politiche più prossime a favorire l'introduzione dei veicoli elettrici avevano entrambe una valutazione elevata ma discordante, superiore per il miglioramento dell'infrastruttura per la ricarica elettrica (3,8 nel 2024 e 3,6 nel 2023), rispetto al sostegno alla domanda di veicoli a zero emissione allo scarico (3,4 per entrambe le survey). Quest'anno la valutazione è simile e significativamente inferiore (2,6). Per quanto concerne l'infrastruttura per la ricarica elettrica è presumibile che si ritenga che sia stata raggiunta uno standard elevato e la diffusione sia adeguata all'attuale parco circolante. Per quanto concerne, invece, il sostegno all'acquisto potrebbe essere relativo al fatto che i rispondenti ritengano che la produzione di queste vetture sia effettuato in modo molto limitato in Italia e i vantaggi ricadano solo minimamente sulla filiera automotive nazionale.
- Ciononostante, valutazioni superiori alle due medie sono state registrate:
 - dalle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete per la ricarica dei veicoli elettrici (rispettivamente 4,5 e 4,2), ovviamente le più interessanti all'ampiamiento del sistema di ricarica;
 - dalle imprese che investiranno nell'innovazione di prodotto solo e anche per l'elettrificazione del veicolo (le prime rispettivamente 4,5 e 4,2, le seconde 2,9 e 3,1), dalle imprese controllate da holding estere (rispettivamente 3,0 e 2,9), come era doveroso attendersi;
 - dalle imprese localizzate nel Centro Italia (in entrambi i casi 3,1), molte delle imprese di cui sopra sono localizzate in quest'area;
 - dalle imprese fortemente dipendenti da Stellantis (intorno a 3,0) molto probabilmente a seguito delle strategie del committente.

- Invece, valutazioni inferiori alla media sono state registrate unicamente dai fornitori aftermarket (rispettivamente 1,8 e 1,9).
- Infine, per quanto concerne il sostegno all'innovazione di prodotto e di processo per i veicoli a zero emissioni allo scarico le valutazioni sono pressoché simili al miglioramento dell'infrastruttura per la ricarica elettrica e al sostegno alla domanda dei veicoli a zero emissioni, anche per quanto riguarda i diversi raggruppamenti.

6.4 La rilevanza delle politiche industriali a seconda dei raggruppamenti di imprese

Nel paragrafo precedente è stata effettuata un'analisi dettagliata delle varie proposte di politica industriale e sono state evidenziate per ciascuna di queste le divergenze positive e negative per i singoli raggruppamenti di imprese.

In questo paragrafo si procederà analizzando le singole classificazioni delineate nei precedenti capitoli in modo da evidenziare delle specifiche categorizzazioni.

Queste potrebbero evidenziare politiche considerate di maggiore rilevanza, come indicato nella tabella 6.2 offrendo una comprensione più chiara delle priorità strategiche.⁷

Le politiche industriali sono valutate in maniera diversa in base a una serie di fattori distintivi delle imprese, tra cui: il posizionamento nella filiera automotive estesa, l'area geografica della sede operativa principale, la dipendenza da Stellantis, la tipologia del controllo societario e l'intenzione a investire nell'elettrificazione o meno del veicolo elettrico.

In questo paragrafo analizzeremo come questi fattori influenzano in misura maggiore o minore la percezione delle diverse iniziative degli enti di governo raggruppate, come anticipato nell'introduzione in politiche per: la mobilità elettrica, la filiera automotive, le collaborazioni con imprese ed enti di sviluppo, le politiche per il lavoro e le politiche energetiche.

- 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 maggiormente rilevanti tutte le tipologie di politiche ad eccezione di quelle a supporto diretto all'attività imprenditoriale. I fornitori *Tier I* depongono maggior attenzione, rispetto alla media complessiva, per le politiche a favore della mobilità elettrica, e per le collaborazioni con

⁷ Le frecce nere (rosse) rivolte verso l'alto (basso) stanno ad indicare valori superiori (inferiori) alla media complessiva.

imprese ed enti di ricerca. I fornitori specializzati nell'aftermarket, e in parte i *Tier III*, evidenziano valutazioni inferiori per tutte le tipologie di politiche.

- L'area geografica rappresenta un altro fattore importante nell'analisi delle priorità politiche. Rispetto alla media nazionale non emergono particolari fattori distintivi nei quali un'area geografica mostri una costante tendenza di tutte le politiche. Il caso emblematico è la Lombardia che non evidenzia nessuna variazione significativa, né in positivo, né in negativo. Valutazioni superiori alla media sono stati fatti registrare dalle imprese del Nord-Est per supportare la filiera automotive e le politiche per il lavoro e per l'energia, e dalle imprese del Sud Italia per la mobilità elettrica, le collaborazioni con imprese e centri di ricerca e le politiche energetiche. Le imprese piemontesi denotano valutazioni inferiori alla media per la mobilità elettrica e le collaborazioni, come pure le imprese emiliano-romagnole per il sostegno alla filiera automotive e per le politiche energetiche.
- Un altro elemento distintivo è il grado di dipendenza da grandi gruppi industriali come Stellantis. Forse non è un caso che le imprese fortemente dipendenti dall'assemblatore italiano, e in parte anche i fornitori mediamente dipendenti da Stellantis, propendano nel dare maggiore rilevanza a tutte le politiche industriali con l'eccezione delle collaborazioni con imprese ed enti di ricerca. Giudizio è da attribuire ai non fornitori Stellantis
- La classificazione inerente al controllo societario non evidenzia particolare distinzione rispetto alla media complessiva se non per le holding estere per quanto concerne le politiche a favore della mobilità elettrica e le imprese con controllo italiano con siti produttivi all'estero per le politiche energetiche.
- Infine, la stratificazione delle imprese rispondenti rispetto all'oggetto degli investimenti in sviluppo prodotto evidenzia la maggior distinzione tra chi ha definito o meno strategie di sviluppo, e tra i primi tra chi investe nei veicoli elettrici o meno. Le frecce nere rivolte verso l'alto appaiono in tutte le caselle per le imprese che investono solo nei veicoli elettrici anche in combinazione con altre tipologie di componenti. Le imprese che non investono affatto nello sviluppo prodotto registrano tutte frecce rosse rivolte verso il basso.

Tabella 6.2 Valutazione delle politiche secondo i raggruppamenti di imprese

Filiera	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Collaborazione	Politiche per il lavoro	Politiche energetiche
<i>Tier I</i>	↑		↑		
<i>Tier II</i>		↑			
<i>Tier III</i>		↓	↓	↓	
Aftermarket	↓	↓	↓	↓	↓
Infrastruttura di rete	↑	↓	↑	↑	↑
Area	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Collaborazione	Politiche per il lavoro	Politiche energetiche
Piemonte	↓		↓		
Lombardia					
Nord-Est		↑		↑	↑
Emilia-Romagna		↓			↓
Centro Italia	↑	↓			
Sud Italia	↑		↑		↑
Dipendenza da Stellantis	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Collaborazione	Politiche per il lavoro	Politiche energetiche
No fornitori	↓	↓			↓
Marginali					
Mediamente	↑	↑		↑	
Fortemente	↑	↑		↑	↑
Controllo	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Collaborazione	Politiche per il lavoro	Politiche energetiche
Impresa indipendente					
Controllo italiano					
Controllo italiano internazionale					↑
Controllo estero	↑				
Innovazione prodotto	Mobilità elettrica	Filiera automotive	Collaborazione	Politiche per il lavoro	Politiche energetiche
Imprese che invest. solo in EV	↑	↑	↑	↑	↑
Imprese che invest. anche in EV	↑	↑	↑	↑	↑
Imprese che invest. ma non in EV		↑			
Nessun investimento	↓	↓	↓	↓	↓

Fonte: Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2025

6.5 Conclusioni

L'analisi delle valutazioni espresse dalle imprese della filiera automotive italiana conferma come le trasformazioni in atto nell'ecosistema dell'automobile vengano percepite sempre meno come un terreno di opportunità spontanee e sempre più come un processo che necessita di un forte accompagnamento pubblico, chiaro negli obiettivi e coerente negli strumenti. Il progressivo calo della valutazione media delle politiche industriali osservato tra le diverse rilevazioni segnala infatti una crescente distanza tra le aspettative delle imprese e la capacità percepita degli enti di governo di incidere efficacemente sulle condizioni strutturali di competitività del settore.

I risultati evidenziano in modo netto che le priorità delle imprese si concentrano prevalentemente su interventi di natura orizzontale, in grado di ridurre i costi operativi e i vincoli burocratici che ostacolano gli investimenti produttivi. In particolare, la riduzione del costo dell'energia e la semplificazione delle procedure amministrative emergono come leve ritenute essenziali per preservare la competitività della base industriale nazionale in una fase caratterizzata da forti tensioni sui mercati energetici e da una crescente pressione concorrenziale internazionale. A queste si affiancano le richieste di politiche di supporto all'evoluzione dei mercati, sia in chiave difensiva – come il contenimento della penetrazione dei fornitori asiatici – sia in chiave proattiva, attraverso l'internazionalizzazione e l'attrazione di nuovi assemblatori.

Un elemento di particolare rilievo è rappresentato dal ridimensionamento dell'importanza attribuita alle politiche direttamente collegate alla diffusione dei veicoli a zero emissioni allo scarico. Il minore interesse verso gli incentivi alla domanda, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica e il sostegno all'innovazione di prodotto e di processo per i veicoli elettrici suggerisce che una parte significativa delle imprese percepisca tali politiche come scarsamente in grado di generare ricadute concrete sulla filiera produttiva nazionale. In questo senso, la limitata localizzazione in Italia delle attività di produzione dei veicoli elettrici appare un fattore chiave nel ridurre l'efficacia percepita degli interventi orientati esclusivamente al lato della domanda.

L'eterogeneità delle valutazioni emerse in funzione del posizionamento lungo la filiera, dell'area geografica, del grado di dipendenza da Stellantis e delle strategie di investimento in innovazione conferma inoltre la necessità di superare approcci uniformi e indifferenziati. Non è un caso che le imprese fortemente dipendenti dall'assemblatore italiano, e in parte anche i fornitori mediamente dipendenti da Stellantis, propendano nel dare maggiore rilevanza a tutte le politiche industriali con l'eccezione delle collaborazioni con imprese ed enti di ricerca.

Le imprese più orientate all'innovazione di prodotto, e in particolare quelle impegnate nello sviluppo di componenti per i veicoli elettrici, mostrano una maggiore sensibilità verso l'insieme delle politiche industriali, mentre quelle che non investono nello sviluppo prodotto esprimono sistematicamente valutazioni inferiori. Ciò suggerisce che la capacità delle politiche pubbliche di stimolare processi di trasformazione dipenda fortemente dalla coerenza con le traiettorie strategiche già intraprese dalle imprese.

Nel loro insieme, i risultati indicano che il rafforzamento della filiera automotive italiana non può essere affidato a singole misure episodiche, ma richiede una strategia di politica industriale integrata, stabile nel tempo e fondata su una governance multilivello capace di coordinare interventi nazionali, regionali ed europei. In particolare, appare cruciale affiancare alle politiche per la transizione tecnologica interventi strutturali sul costo dei fattori produttivi, sul capitale umano e sulla capacità di attrarre e trattenere attività ad alto valore aggiunto. Solo in questo modo le trasformazioni dell'ecosistema automotive potranno tradursi in un rafforzamento duraturo della base industriale nazionale, evitando che la transizione in corso si risolva principalmente in una redistribuzione geografica del valore lungo le catene globali.

Bibliografia

- Bubbico, D. (2023). «The Role of Institutions, Social Actors and Public Policies to Support Sustainability in the Automotive Industry in Europe». Cabigiosu, A.; Lanzini, P. (eds), *The Green Transition of the Automotive Industry*. London: Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-37200-1_10.
- Calabrese, G.G. (2012). «Innovative Design and Sustainable Development in the Automotive Industry». Calabrese G.G. (ed.), *The Greening of the Automotive Industry*. London: Palgrave Macmillan, 13-31. https://doi.org/10.1057/9781137018908_2.
- Calabrese, G.G.; Di Sisto, S. (2024). «Le politiche industriali per le trasformazioni dell'ecosistema automotive». Calabrese, G.G.; Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di), *Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2023*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 101-30. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-792-0/005>.
- Calabrese, G.G.; Falavigna, G. (2022). «Does Industry 4.0 Improve Productivity? Evidence from the Italian Automotive Supply Chain». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 22(4), 506-26. <https://doi.org/10.1504/IJATM.2022.126843>.
- Di Sisto, S.; Calabrese, G.G. (2024). «Le politiche industriali in Italia per l'elettrificazione dl veicolo». Calabrese, G.G.; Moretti, A.; Zirpoli, F. (a

- cura di), *Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2024*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 101-30. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-905-4/005>.
- Pavlínek, P. (2020). «Restructuring and Internationalization of the European Automotive Industry». *Journal of Economic Geography*, 20(2), 509-41. <https://doi.org/10.1093/jeg/lby070>.