



Quale futuro per Fiat e per l'automotive italiana?

March 2024

Executive Summary

L'industria automobilistica globale è in piena trasformazione verso la mobilità elettrica. Nell'autunno 2022 Reuters ha stimato in 1.200 miliardi di dollari gli investimenti privati che interesseranno, da qui al 2030, l'automotive e la sua catena di valore: un capitale enorme che testimonia la portata epocale di questa rivoluzione. Le principali economie mondiali - Cina e Stati Uniti in testa, ma anche l'Europa - sono impegnate nella competizione per sviluppare o consolidare *l'onshoring* delle tecnologie verdi strategiche per lo sviluppo industriale del futuro prossimo; in questa "corsa" il settore dell'automotive italiano sembra faticare a trovare un suo spazio e a tenere il passo con altre economie, tanto nell'UE quanto a livello globale.

In meno di trent'anni la produzione italiana di autoveicoli si è contratta significativamente, passando da circa 2 milioni a circa mezzo milione di unità assemblate all'anno nel 2022; oggi l'Italia è il settimo paese di produzione di auto in UE, non solo dopo Germania, Francia e Gran Bretagna ma anche dietro paesi come la Repubblica Ceca e Slovacchia, la cui storia automobilistica è indubbiamente più recente e meno importante di quella italiana. Alle porte dell'Unione, un Paese come la Turchia ha raggiunto più del doppio dei volumi produttivi italiani. I dati di produzione dell'Anfia mostrano chiaramente che il declino trentennale dell'automotive italiano è indipendente dall'avvento della mobilità elettrica, ma piuttosto correlato alla riduzione della produzione di Fiat, la storica industria nazionale che, nel 2022, ha registrato il minimo storico nella produzione italiana, circa 230 mila auto.

Grazie ai dati storici e ai forecast di produzione acquisiti dalla società di consulenza GlobalData, Transport & Environment ha analizzato le proiezioni relative alla produzione italiana di auto, ponendo particolare attenzione alle future strategie produttive del brand Fiat. Sembrano essere tre i principali trend che sottendono l'evoluzione della storica casa auto torinese:

- **Un mercato processo di delocalizzazione:** nel 2019 la produzione di Fiat in Italia si attestava al 43% - cioè poco meno di 300 mila unità prodotte su un totale di 670 mila - con Turchia, Polonia e Serbia che producevano rispettivamente il 22%, il 30% e il 5% dei volumi del brand; allo stesso modo, in Italia si è prodotto il 48% delle 510 mila Fiat prodotte nel 2022, con il restante suddiviso tra Turchia (26%), Polonia (25%) e Serbia (1%). Tuttavia, dai forecast di produzione di GlobalData, si profilerebbe all'orizzonte un'ulteriore tendenza alla delocalizzazione. La maggior parte dei veicoli prodotti al 2030 sarebbero assemblati in Serbia (34%); alla Turchia andrebbe il 25% della

produzione, seguita da Polonia (15%) e Algeria (4%). La produzione italiana (si stima il 22% del totale al 2030) dovrebbe poggiare solamente sul modello della 500 elettrica prodotta a Mirafiori. Gli stabilimenti produttivi storici di Fiat saranno destinati alla produzione di altri brand del gruppo Stellantis.

- **Un rallentamento nell'elettrificazione della propria gamma.** Guardando ai dati di produzione, nel 2023, FIAT ha prodotto meno di 70 mila veicoli *full-electric*, rappresentando circa il 12% della produzione totale del marchio in UE. Le vendite dell'elettrico FIAT, tuttavia, non sono state omogenee nei vari mercati europei; se quelle della 500e hanno permesso di raggiungere un market share del 18% sul mercato europeo delle BEV, in Italia la relativa quota si è fermata al 4.2%. L'elettrificazione della gamma da parte di FIAT sembra andare a rilento: nel 2023 ha prodotto e portato sul mercato un solo modello BEV e, dalle previsioni di produzione, sarebbe elettrico appena il 53% della produzione al 2030, in controtendenza rispetto a quanto annunciato pubblicamente dall'azienda, che dal 2030 in Europa vorrebbe vendere solo auto elettriche (e che dal 2027 vorrebbe offrire un portfolio di modelli che include sempre la variante elettrica). Le stime di produzione al 2030 di GlobalData suggeriscono che che il brand raggiungerebbe la piena elettrificazione della produzione solo in Italia (producendo tuttavia un solo modello); mentre la produzione in Serbia, Polonia e Turchia dovrebbe essere elettrica rispettivamente per il 52%, 51% e 22%.

- **Un aumento delle dimensioni dei veicoli,** dettato dalla contrazione della produzione nei segmenti A e B in favore di modelli più grandi e costosi, nonché dalla quota crescente di veicoli SUV. Questa tendenza a produrre veicoli di segmenti più "alti", associata alla progressiva "SUVizzazione" dei modelli (per Stellantis, il 77% della produzione italiana al 2030 sarebbe SUV), corrisponde a una strategia di massimizzazione dei profitti trasversale a tutti i costruttori europei, che hanno ritirato o stanno ritirando dai mercati i modelli di auto più piccole come la Citroen C1, la Peugeot 108 o la Ford Fiesta.

Nel 2023 la quota di SUV prodotti da FIAT era di appena il 12%, ben al di sotto della media del valore del mercato italiano, dove circa il 56% dei nuovi veicoli immatricolati sono SUV. Stando ai forecast GlobalData, la casa del gruppo Stellantis dovrebbe ridurre fortemente la produzione di utilitarie, che storicamente l'hanno contraddistinta e identificata sul mercato, incrementando i volumi nei segmenti più grandi. La produzione di SUV crescerebbe di circa 3-4 volte rispetto ai valori 2023, grazie alla progressiva offerta di nuovi modelli che sarebbero portati sul mercato, come la 600 (B-SUV), la Tipo (B-SUV) o la Multipla (C-SUV) arrivando a costituire circa il 42% della produzione totale al 2030.

Da l'auto per tutti all'abbandono del mercato di massa

Questo briefing solleva alcuni interrogativi sull'opportunità, per Fiat, di "appiattirsi" su trend di mercato già ampiamente sfruttati da altri marchi e di smarrire quel che - con una formula mutuata dal marketing - si potrebbe definire come il suo "*unique selling point*": il carattere distintivo del brand, quanto lo ha reso negli anni (per l'appunto) "unico". Fiat sembra sempre progressivamente impegnata a diventare un

produttore di auto più grandi o comunque costose: una strada, questa, che storicamente non ha prodotto buoni risultati per la casa torinese.

Nelle pagine che seguono si evidenziano i rischi industriali ed occupazionali connessi al mancato posizionamento in un mercato di massa di piccole utilitarie elettriche ed economiche (e Made in Italy), in un momento storico in cui la transizione mondiale all'auto elettrica è rapida e la competizione è intensa. Siano chiare due cose. In primis la produzione industriale italiana di FIAT, analiticamente, non ha senso al di fuori del quadro più ampio di quella Stellantis; a quella si deve guardare per ragionare del futuro del nostro comparto automotive. Secondariamente, la strategia che sembra emergere dalle scelte correnti del brand e dalle previsioni di produzione non è dissimile da quella dell'automotive europeo nel suo complesso. In questo senso, potremmo dire, "nessuna sorpresa". C'è però un punto critico, ed è quello da cui muove la nostra analisi.

Solo il 17% delle auto elettriche vendute in Europa, nel 2023, è costituito da veicoli compatti del segmento B, tipicamente più economici, mentre per le auto a combustione interna la quota corrispettiva è del 37%¹. In Italia gli stessi dati mostrano una sproporzione ancora maggiore: il 20% del venduto annuo elettrico è nel segmento B, mentre per le auto a benzina o diesel la quota corrispettiva arriva al 47%. Invertendo la prospettiva, il 28% delle vendite di auto elettriche, in Europa, si colloca nel segmento D, quello delle auto di grandi dimensioni (il dato nazionale italiano è il 29%); per le auto endotermiche la quota corrispettiva è appena del 13% (solo il 7% in Italia). Nel mentre il prezzo medio di un'auto elettrica a batteria, in Europa, dal 2015 a oggi è aumentato del 39% (+18.000 euro) mentre in Cina è diminuito del 53%. L'inclinazione dei carmaker europei per un elettrico di alta gamma - o la loro riluttanza a produrre utilitarie a zero emissioni, al contempo riducendo l'offerta di utilitarie *tout court* - sta fortemente rallentando la decarbonizzazione dei trasporti su strada.

In questo scenario, di per sé molto chiaro, il caso FIAT emerge ancor più evidente come quello di un marchio nato sul paradigma de "l'auto per tutti" e che oggi muta forma, prospettive, politiche industriali e di mercato.

Molti paventano il rischio che questo trend possa tradursi in un via libera ai competitor cinesi, già favoriti - per quanto riguarda la tecnologia elettrica - da un vantaggio costruito negli anni e che garantisce oggi maggiori economie di scala (nonché da minori costi energetici e di manodopera). Difficile prevedere se sarà l'industria cinese a produrre modelli che incontrino il mercato di massa europeo; appare però già chiaro come l'industria del continente non sta lavorando in quella direzione, o lo sta facendo con ritardo e incertezza, molto più attratta da tipologie commerciali con maggiori margini di profitto.

Stellantis e il Governo italiano, un dialogo possibile?

Infine, il briefing discute l'incoerenza delle posizioni adottate negli anni da vari governi italiani, risultate in un contesto normativo non favorevole allo sviluppo della mobilità elettrica, nonostante sia proprio su di

¹ [Europe's BEV market defies odds but more affordable models needed](#), analisi Transport & Environment su dati Dataforce

essa - come mostrano i forecast di produzione - che i poli produttivi italiani potranno poggiare. L'unico modello prodotto in Italia da Fiat - dalle previsioni di GlobalData - è e sarà la 500 elettrica che, da qui al 2030, verrà prodotta in poco meno di 1 milione di esemplari. Anche per il più ampio gruppo Stellantis, la futura produzione sembra essere fortemente ancorata al powertrain elettrico; Stellantis punta a una produzione 100% *zero emissions* al 2030 (secondo i forecast di GlobalData raggiungerebbe in Italia una quota dell'80% su oltre 600 mila veicoli).

In una fase in cui è aperto un serrato confronto tra il governo italiano e Stellantis, ci si chiede inoltre quale possa essere un punto di accordo capace di rilanciare l'automotive italiana sui binari della sostenibilità. L'avversione dell'esecutivo Meloni all'uptake dell'elettrico (la tecnologia più efficiente e con il maggiore potenziale di abbattimento delle emissioni) nei trasporti su strada può incontrare (e semmai fino a che punto) le strategie di una industria impegnata nella transizione?

All'orizzonte si profila una divaricazione preoccupante: da un lato gli orientamenti consolidati dell'industria globale, che porteranno la produzione, da qui ai prossimi anni, a essere largamente dominata dalle BEV; dall'altro un governo che individua come asset strategico (soprattutto in seno alla politica europea) i biofuel e il prolungamento della vita del motore endotermico. In mezzo un Paese, l'Italia, dove il mercato dell'automotive si contrae ma non si riduce il tasso di motorizzazione (numero di auto per 1.000 abitanti), tra i più alti in Europa, e con un parco circolante sempre più vecchio, insicuro e inquinante; e dove le vendite di auto elettriche sono stagnanti e largamente inferiori a quelle registrate nei principali mercati europei. Nel 2023, in Italia il market share dell'elettrico si è attestato al 4,2%, inferiore non solo ai mercati di dimensioni simili (18,4% in Germania; 16,8% in Francia, 16,5% in UK) ma anche al di sotto di paesi come Portogallo (18,2%), Romania (10,6%) e Ungheria (5,4%); in tutta l'UE solo Slovacchia, Croazia, Polonia e Repubblica Ceca hanno registrato una quota di mercato inferiore. L'Italia, di questo passo, rischia di consolidarsi come un mercato di serie B, una nicchia di commercializzazione di una tecnologia obsoleta (il motore endotermico, appunto), e di andare incontro a prospettive industriali almeno incerte.

Che peso hanno le politiche confuse e incoerenti adottate in Italia in questi anni - che frenano una rapida adozione dell'auto elettrica e non sostengono la conversione dell'industria - nel prevenire Stellantis (e potenzialmente altri OEM) dall'investire nel nostro Paese? Quanto sviluppo, quanta occupazione, quanti punti di PIL si avvia a perdere l'Italia manifestandosi come un ecosistema ostile alla mobilità elettrica?

Nel momento in cui scriviamo si susseguono le notizie della trattativa in corso tra il governo Meloni e il management di Stellantis, riguardo agli impegni industriali del gruppo in Italia. I primi risultati di questa concertazione comprendono un nuovo sistema di incentivi, annunciato e in predicato di essere tradotto in norma. Ma occorre fare di più.

POLICY RECOMMENDATIONS

T&E ritiene che l'Italia, per accelerare la decarbonizzazione dei trasporti e non fronteggiare scenari di deindustrializzazione, dovrebbe presto adottare i seguenti provvedimenti:

Incentivi esclusivi per veicoli a zero emissioni: adottare un sistema di supporto alla domanda che premia esclusivamente i mezzi a zero emissioni, riducendo il gap di prezzo tra diversi tipi di motorizzazioni; rivedere il cap di prezzo per allargare il range di modelli acquistabili, che per dimensioni potrebbero non soddisfare le esigenze delle famiglie italiane.

Revisione della fiscalità, in ottica green: le auto vanno tassate in virtù dei loro valori emissivi (che possono essere integrati con parametri di efficienza): ciò vale specificamente per i costi di immatricolazione e per tutte le misure fiscali che normano le auto intestate a persone giuridiche (auto aziendali): tassazione dei fringe benefit, detrazione dell'IVA, deducibilità del costo del veicolo. Ciascuna di queste leve fiscali deve essere modulata in modo da garantire vantaggio fiscale per le auto a zero emissioni e progressivo incremento del peso fiscale per endotermiche e PHEV. Una rimodulazione progressiva a favore delle auto a zero emissioni comporterebbe un gettito fiscale positivo per lo Stato, una riduzione delle emissioni di CO2 e degli import di petrolio.

Social Leasing: sperimentare un meccanismo ispirato a quello francese, per garantire ai cittadini in condizioni di “mobility poverty” di poter optare per veicoli elettrici efficienti e sobri nelle dotazioni, di dimensioni contenute, con una bassa impronta di carbonio e massimamente riciclabili, accessibili con canoni mensili calmierati.

Infrastruttura di ricarica: potenziare la rete di punti di ricarica, specie in autostrada; aggiornare il PNIRE per definire obiettivi adeguati allo sviluppo del mercato atteso; accelerare con il sostegno alla ricarica privata e rimuovere ostacoli di carattere burocratico che hanno frenato i bonus wallbox e colonnine negli ultimi anni.

Meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile ricaricata dai veicoli elettrici: estendere l'attuale meccanismo incentivante dei Certificati di Immissione in Consumo (CIC) anche alla componente rinnovabile dell'elettricità immesse in consumo nei trasporti. Questa misura, tra i suoi molteplici benefici, consente di dispiegare più rapidamente e capillarmente l'infrastruttura di ricarica sul territorio.

Value chain dell'elettrico: impegnare le risorse pubbliche, ad esempio i fondi stanziati dal DL Energia, per investire in modo strutturale nella catena di valore della mobilità elettrica: a partire dalla raffinazione e dal processing delle materie prime, per ottenere i materiali precursori; alla realizzazione dei componenti, delle celle e dei pacchi batteria; al recupero e al re-processing dei materiali delle batterie da riciclare, fino alla produzione di software, al potenziamento e alla digitalizzazione della rete, alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Per contro, T&E chiede a Stellantis di affermare con chiarezza il suo supporto al phase-out dell'endotermico al 2035, recentemente appannato da ripetute ondivaghe prese di posizione che prefigurano rallentamenti o ripensamenti sulla decarbonizzazione della produzione del gruppo.

Transport & Environment

Pubblicato: Marzo 2024

Autore: Carlo Tritto

Gruppo di esperti: Andrea Boraschi, Lucien Mathieu, Yoann Gimbert.

Editore responsabile: William Todts, Direttore Esecutivo

© 2024 European Federation for Transport and Environment AISBL

Per citare questo rapporto

Quale evoluzione per Fiat e per l'industria automotive italiana?, Transport & Environment, 2024

Maggiori informazioni

Carlo Tritto, Policy Officer

Transport & Environment Italia

carlo.tritto@transportenvironment.org

Mobile: +39 393 3101926

www.transportenvironment.org | @transenv | fb: Transport & Environment

DISCLAIMER

Questo rapporto include contenuti forniti da GlobalData; Copyright © Global Light Vehicle Powertrain Forecast, pubblicati l'8 Ottobre 2023. Tutti i diritti riservati; GlobalData è un fornitore indipendente di informazioni sul settore. L'autorizzazione all'uso di rapporti, dati e informazioni coperti da copyright di GlobalData non costituisce un'approvazione da parte di GlobalData del modo, del formato, del contesto, del contenuto, della conclusione, dell'opinione o del punto di vista in cui i rapporti, i dati e le informazioni di GlobalData o le loro derivazioni sono utilizzati o a cui si fa riferimento nel presente documento.

Stellantis, interpellata da T&E nel merito dei forecast di produzione di GlobalData, su cui poggia questo studio, li ha ritenuti inaccurati, senza tuttavia fornire informazioni più dettagliate su quali stime o previsioni fossero da ritenersi non corrette. Ha precisato che il "tavolo automotive" nel quale si confronta con il governo italiano e altre parti sociali potrebbe influire sul futuro della produzione in Italia. Ha infine precisato: "we stand by our Stellantis electrification roadmap of 100% zero emission passenger cars by 2030 in Europe, including for the Fiat brand, provided conducive public policies and infrastructure are available".

Acknowledgements

T&E ringrazia sentitamente un parterre di lettori - tra questi Massimiliano Bienati di ECCO - che hanno fornito i loro commenti e suggerimenti nel corso della stesura di questo report; il cui contenuto, nei suoi meriti o nelle sue approssimazioni, è comunque da intendersi come responsabilità esclusiva degli autori.

Nell'ottobre 2022, più di un anno fa, Reuters raccoglieva gli annunci di investimenti privati pianificati dall'industria automotive mondiale nella mobilità elettrica, che da qui al 2030 impegneranno circa 1.200 miliardi di dollari. Nell'estate del 2022, gli Stati Uniti d'America hanno varato l'*Inflation Reduction Act* (IRA)², la più ingente misura di finanza pubblica per sostenere - con circa 370 miliardi di dollari - lo sviluppo di tecnologie verdi "made in USA", con l'obiettivo di assicurare che la nascente industria *cleantech* possa mettere solide radici in suolo americano.

Al contempo la Cina, sfruttando anche lo sviluppo ormai decennale della sua filiera dell'e-mobility, è divenuta il principale esportatore di auto al mondo³, rafforzando la sua leadership tanto nelle catene di approvvigionamento e nei processi di trasformazione, quanto nella produzione in serie di veicoli elettrici. La Cina ha sviluppato - prima di altri - significative economie di scala che abbassano il costo unitario e permettono di commercializzare i veicoli elettrici a prezzi competitivi⁴, come ad esempio la BYD Seagull commercializzata tra i \$10,000 e i \$12,500⁵. Sono tuttavia molteplici i modelli elettrici di piccole dimensioni attualmente commercializzati dall'industria cinese a un costo inferiore ai \$20,000, a dimostrazione di una competitività che non trova pari.

Appare evidente anche dagli impegni e dai piani industriali delle maggiori case costruttrici⁶ come la partita mondiale dell'auto di oggi e di domani si giocherà sulla tecnologia elettrica. Molte tra le maggiori case europee hanno deciso di abbandonare la vendita di auto con motori a combustione interna in anticipo rispetto agli obiettivi definiti con il Regolamento UE sulle emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi⁷, fissando contestualmente un obiettivo di vendite 100% elettrico già al 2030; tra questi vi sono Mercedes, il marchio Renault, Stellantis, Volvo.

L'Europa si sta dotando di strumenti regolatori per indirizzare il proprio settore automobilistico verso la decarbonizzazione, non mancando di stimolarne la competitività. Se da un lato ha approvato il regolamento sugli standard di CO2 per nuove auto e furgoni, che fissa a 0gCO2/km il valore delle emissioni medie della flotta del nuovo venduto da parte di un costruttore al 2035, con l'obiettivo di portare sul mercato solo veicoli a zero emissioni, dall'altro sta lavorando per rendersi competitiva e indipendente nella fornitura delle materie prime, come previsto dalle recenti iniziative politiche del Green Deal Industrial Plan, inclusi il Net Zero Industrial Act (NZIA) e il Critical Raw Material Act (CRMA).

Nel quadro europeo l'Italia "suona" come una dissonanza marcata. Il nostro appare come l'unico Paese⁸ in UE dove la tassazione dell'auto è sostanzialmente slegata dal parametro di performance emissiva/ambientale e dove si continuano ad accordare incentivi all'acquisto di auto che emettono fino a

² [Inflation Reduction Act Guidebook | Clean Energy | The White House](#)

³ [China overtakes Japan as world's top car exporter](#), BBC, 16 Maggio 2023.

⁴ <https://info.jato.com/hubfs/Affordable-EVs-and-Mass-Adoption-The-Industry-Challenge.pdf>

⁵ [BYD Seagull sold 23,005 units in June, with a cumulative sales of 38,805 units in the past two months](#), CarNewsChina, 2023

⁶ [The race to electrify](#), Transport & Environment sulla base degli annunci delle case automobilistiche

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0851>, EC, 19 Aprile 2023

⁸ [The good tax guide](#), Transport & Environment, 2022

135gCO₂/km (quando in altri stati membri veicoli con questo stesso profilo emissivo vengono tassati perché ritenuti inquinanti).

1. La produzione di auto in Italia

La seguente sezione analizza il trend storico della produzione di veicoli in Italia, riportando gli elementi essenziali che descrivono la profonda crisi in cui il settore automotive nazionale versa attualmente.

1.1. L'automotive italiano: un grande futuro alle spalle?

Storicamente e stabilmente tra i maggiori paesi produttori di veicoli nel Vecchio Continente, l'Italia ha sempre mostrato notevole capacità industriale legata alla produzione di auto (nonché relativamente alla componentistica). Proprio sull'auto si è costruito quello che molti conoscono e ricordano come il "miracolo italiano", il periodo di crescita economica ed occupazionale che ha caratterizzato il nostro Paese a partire dagli anni '50. Quel periodo di espansione industriale, coincisa con una generale crescita del benessere, è dipeso anche dal successo di Fiat, il principale produttore nazionale di veicoli che già nel 1966 (anno in cui Gianni Agnelli ne diventa presidente) produce per la prima volta un milione di unità in un anno. È soprattutto grazie all'intuizione di produrre veicoli di piccole dimensioni ed economicamente accessibili al cittadino medio che Fiat conquista il mercato di massa, consolidandosi come una delle aziende italiane più solide, traino dell'economia nazionale e capace di competere con le case automobilistiche europee.

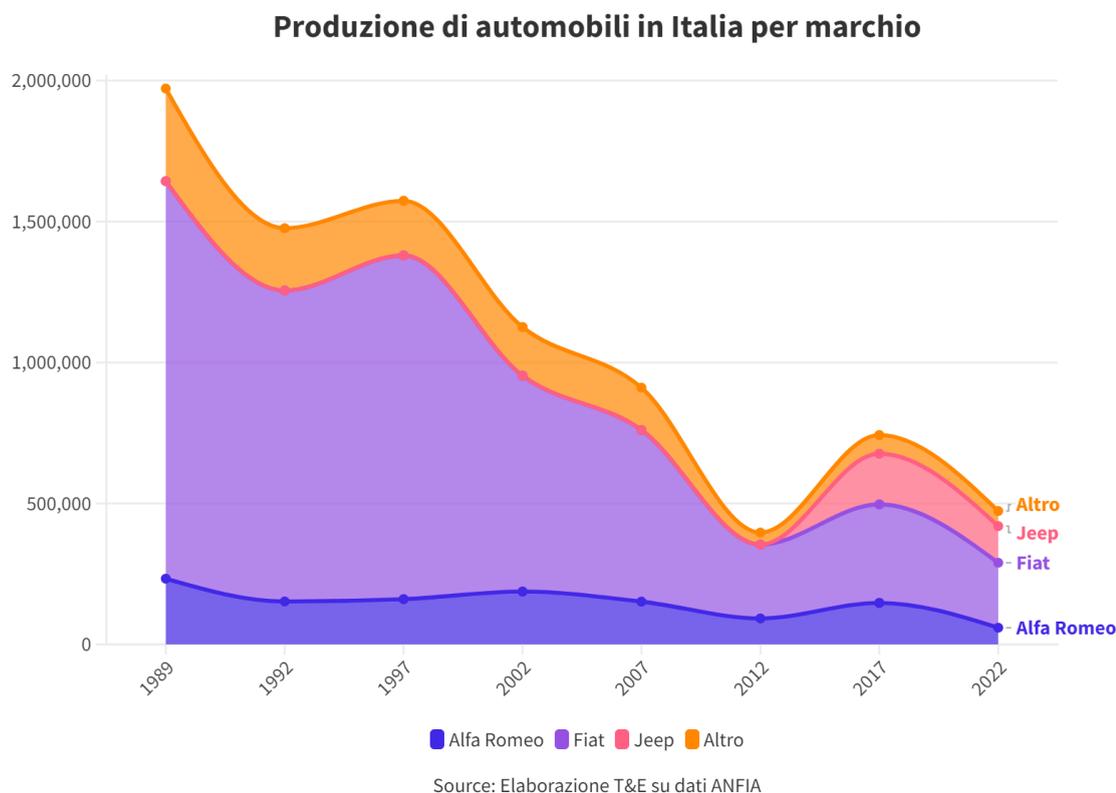


Grafico 1 - Produzione di automobili in Italia per marchio

Guardando tuttavia alla storia più recente, una analisi diacronica dei volumi di produzione (qui riassunta con i dati di ANFIA⁹) evidenzia una forte contrazione della capacità produttiva di veicoli nel nostro Paese. Negli ultimi trent'anni si è assistito a un consistente ridimensionamento dell'industria automobilistica nazionale, non solo sotto il profilo dei volumi di produzione ma, in modo più preoccupante, sotto il profilo occupazionale. Come si evince dal grafico 1, nel 1989 in Italia si producevano poco meno di 2 milioni di auto; nel 1999 la produzione si era già ridotta a 1,4 milioni; e poi, 660 mila unità dieci anni più tardi, per attestarsi a poco più di mezzo milione di auto nel 2019. Questo crollo nella produzione nazionale può essere largamente spiegato guardando all'andamento della produzione Fiat che, dai 1,4 milioni di veicoli prodotti nel 1989, nel 2019 ha prodotto appena un quinto delle unità, vale a dire meno di 280 mila. In ottica comparativa e grazie ai dati IHS Markit sviluppati da ACEA¹⁰, è possibile notare che l'Italia nel 2019 era solo il settimo produttore di auto a livello Europeo, alle spalle non solo di Paesi con industrie automotive storicamente più grandi come Germania (4,6 mln veicoli), Francia (1,7 mln) e Regno Unito (1,3 mln); ma anche nei confronti di Paesi con un'industria auto più giovane e meno blasonata, come Spagna (2,2 mln auto), Repubblica Ceca (1,4 mln) e Slovacchia (1,1 mln).

Nonostante venga spesso additata la transizione all'elettrico come la principale causa della crisi del settore automotive italiano, i dati ANFIA mostrano che tale crisi è antecedente e indipendente rispetto all'avvento della mobilità elettrica, il cui market share ha iniziato ad essere consistente solo a partire dal biennio 2020-2021, grazie allo stimolo regolatorio derivante dall'entrata in vigore degli standard di CO2 per auto e furgoni nuovi¹¹.

Se sotto il profilo della produzione nazionale di veicoli il trend storico appare netto, stiamo assistendo negli ultimi anni - dal lato della domanda - a una riduzione simile nel numero di nuove immatricolazioni. Al calo di produzione corrisponde (senza per ciò suggerire un nesso diretto) una contrazione del mercato. Il numero medio di immatricolazioni, in Italia, negli ultimi 30 anni, è di circa 2 milioni¹²; l'ultimo triennio, tuttavia, ha visto le nuove immatricolazioni oscillare tra 1,3 e 1,4 milioni di auto, con una riduzione nel 2022 di più del 30% rispetto al triennio 2017-2019. Indubbiamente, la crisi pandemica e i colli di bottiglia delle catene di fornitura rappresentano uno dei fattori che hanno maggiormente concorso a spiegare tale andamento; ma, per una interpretazione più attenta, vanno richiamate anche le incoerenti politiche di supporto alla domanda (incapaci di orientare i consumatori e sostenerne efficacemente la capacità di acquisto) e le recenti strategie di marketing¹³ delle case auto europee, impegnate a portare sul mercato veicoli più grandi, costosi e profittevoli, massimizzando il mark-up e registrando bilanci record nonostante la diminuzione dei volumi di vendita. La strategia di aumentare i prezzi (e i profitti netti per veicolo) da parte delle case automobilistiche europee impatta fortemente sul mercato italiano: il nostro Paese è l'unico in Europa in cui - negli ultimi 20 anni - i salari medi reali sono diminuiti¹⁴; ed è anche quello che, alla fine della pandemia, ha registrato il calo dei salari reali più forte

⁹ [Produzione nazionale](#), ANFIA, 2023

¹⁰ [Economic and Market Report - State of the EU auto industry First three quarters of 2022](#), ACEA, 2023

¹¹ [REGOLAMENTO \(UE\) 2019/ 631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO](#), Parlamento Europeo, 2019

¹² [Analisi del mercato autoveicoli in Italia](#), UNRAE, 2023

¹³ [Small BEV report](#), T&E 2023

¹⁴ https://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=AV_AN_WAGE

tra le principali economie Ocse¹⁵ (-7,5 rispetto al periodo precedente la pandemia contro una media Ocse del 2,2%).

In questo corto circuito in cui domanda e offerta, in Italia, sembrano incontrarsi solo parzialmente (dinamica confermata dal tasso di motorizzazione che non scende, mentre l'età media del parco circolante ha raggiunto i 12,2 anni¹⁶), il rischio è che rimanga "scoperto" il segmento delle utilitarie: ovvero che per le auto dei segmenti A e B (più piccole, leggere e sovente più efficienti) si vada incontro a una riduzione dell'offerta e a una riduzione anche delle vendite. Questa tipologia di auto, meno profittevole di altre e in particolare dei SUV, appare attualmente residuale nella produzione industriale europea. Tuttavia, con una visuale sul nostro mercato, è lecito domandarsi se in una economia come quella italiana, contraddistinta da basso potere di acquisto e contrazione dei consumi, le utilitarie non abbiano ancora un ruolo importante da giocare, ben oltre le strategie di marketing che impongono la "SUVizzazione" dei veicoli persino nei segmenti A e B. Il paradigma dell'auto piccola ha in prospettiva un valore accresciuto proprio in relazione alla tecnologia elettrica, molto più versata alla massimizzazione dell'efficienza del veicolo. Se sarà la competizione cinese a colmare questo vuoto nei prossimi anni - penetrando i mercati europei, e quello italiano in particolare, con convenienti utilitarie BEV - è prematuro a dirsi. Per certo stiamo parlando di uno spazio di mercato in cui l'industria italiana ha sempre trovato il suo peculiare vantaggio competitivo.

1.2 Fiat e l'Italia: storia di una migrazione

Negli ultimi anni Fiat ha adottato una strategia di chiara internazionalizzazione. È del 2014 l'acquisizione di Chrysler Automobiles, con la creazione di Fiat Chrysler Automobiles (FCA); ed è del gennaio 2021 la fusione del gruppo FCA con quello francese PSA (Peugeot Société Anonyme), da cui è nato il gruppo Stellantis, terza potenza industriale automobilistica al mondo per capitalizzazione e quinta per vendite di auto, operante prevalentemente in Europa, Nord America e Sud America. Nonostante la famiglia Agnelli - tramite la holding Exor N.V. - detenga ancor oggi la quota di maggioranza del gruppo con il 14,4% delle azioni, il management è sempre meno italiano. Gran parte del gruppo dirigenziale è francese; la guida effettiva è stata affidata al CEO portoghese Carlos Tavares, con il brand Fiat invece guidato dal francese Olivier François. Stanti i cambi di proprietà, di assetto societario e gestione - che hanno consolidato e inquadrato Fiat dentro le strategie di Stellantis - la direzione del marchio nato a Torino alla fine dell'800, per quanto riguarda il nostro Paese, appare chiara e conferma quanto già in atto da tempo. I dati che Transport & Environment ha acquisito dalla società di consulenza GlobalData mostrano quale potrebbe essere il futuro delle linee produttive dell'azienda, siano esse elettrificate o no.

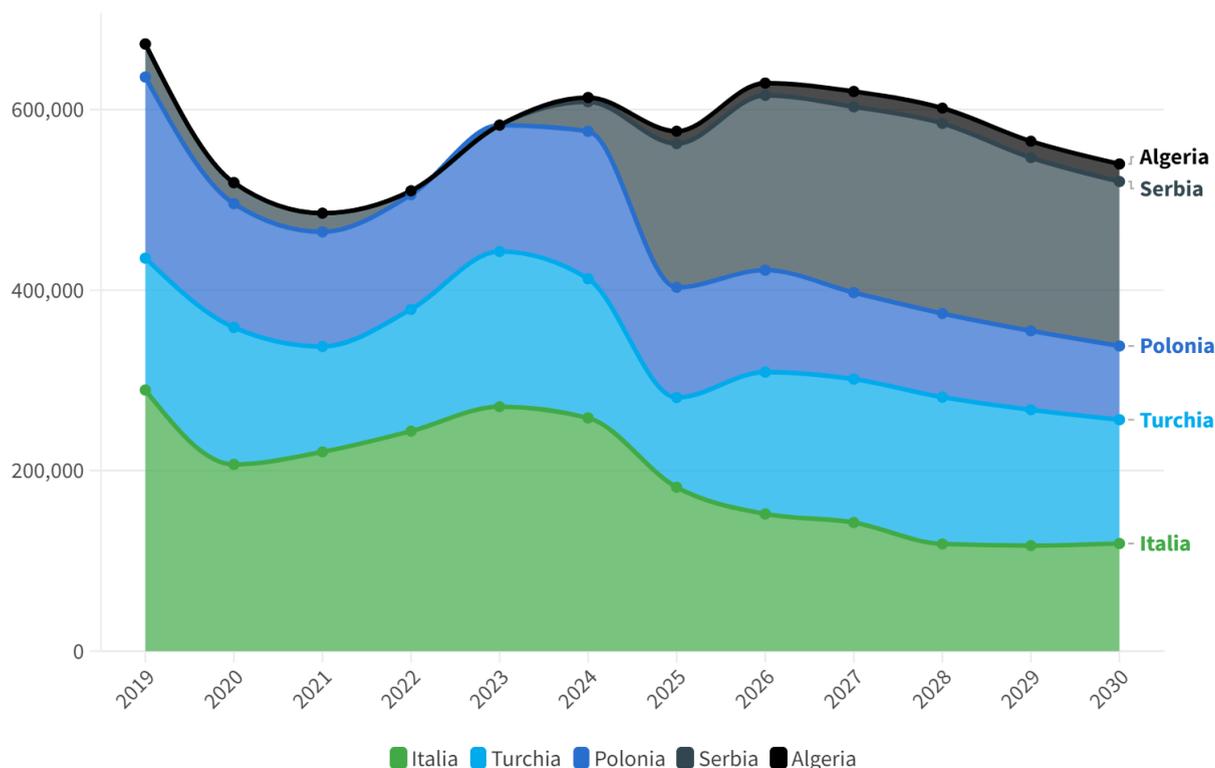
La previsione è che al 2030 i veicoli Fiat assemblati in Italia raggiungeranno il minimo storico attestandosi poco al di sotto delle 120 mila unità, vale a dire la sola produzione della 500 elettrica nello stabilimento di Mirafiori. In Italia - dove quest'anno Fiat ha prodotto il 46% dei propri veicoli - sarebbe prodotto al 2030 appena il 22% delle auto; il nostro Paese diventerebbe così il terzo per

¹⁵[Ocse, in Italia il maggiore calo dei salari reali tra i grandi Paesi](#), Il Sole 24 Ore, 11 Luglio 2023

¹⁶ Analisi del mercato autoveicoli in Italia, UNRAE, 2023

volumi di produzione dell'area europea e mediterranea, dopo la Serbia (34%) e dopo la Turchia (25%) del totale. In Polonia verrà prodotto il 15% dei volumi complessivi e in Algeria il 4%.

Produzione FIAT per paese di produzione



Fonte: elaborazioni T&E su previsioni di GlobalData

Grafico 2 - Produzione FIAT per paese di produzione

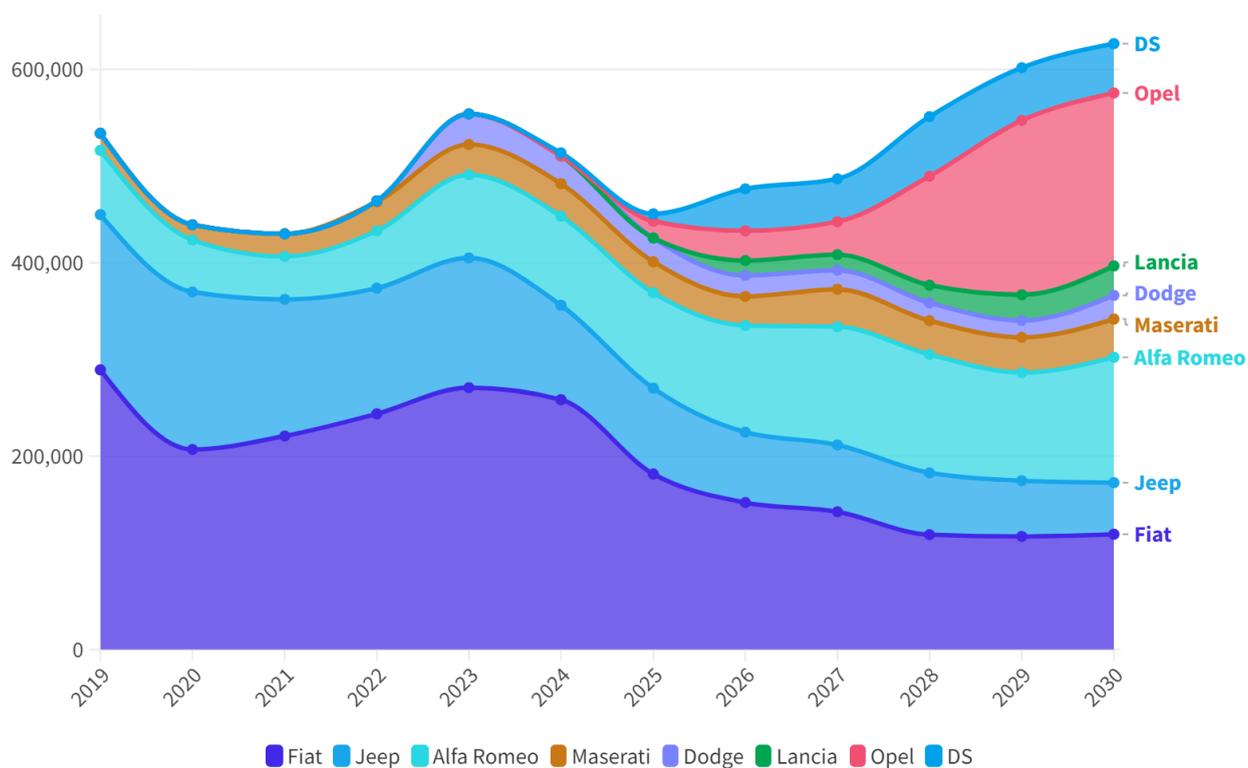
Paradigmatica della strategia di delocalizzazione di Fiat, stando ai dati, è la marcata crescita prevista per la quota di produzione in Serbia: a fronte delle poche decine di migliaia di veicoli prodotte oggi, nel periodo 2024-2030, dovrebbero essere oltre 1.150.000 le auto assemblate nella repubblica balcanica (oltre il 34% della produzione europea di Fiat al 2030). La produzione serba, attualmente basata sulla 500L, crescerà specialmente grazie ai vari allestimenti e motorizzazioni della Panda. In particolare, la localizzazione nel polo produttivo di Kragujevac¹⁷ della nuova versione elettrica del modello iconico Fiat, dovrebbe portare all'assemblaggio di oltre 750 mila unità nel periodo 2024-2030. Si tratterebbe dell'ennesimo caso, dopo la 500 in Polonia (Tychy) o la Tipo in Turchia (Bursa), di trasferimento all'estero di uno dei modelli di maggior successo del marchio ex italiano. La Panda, la cui versione endotermica è realizzata ancora oggi a Pomigliano d'Arco, è stata lo scorso anno l'auto più prodotta (e più venduta) in Italia con circa 133 mila veicoli assemblati. I volumi previsti per la sua futura produzione estera appaiono inferiori a quelli della 500.

¹⁷ [Serbia's Vucic says electric Fiat Panda model to be produced in Serbia](#), Reuters, 3 Dicembre 2023

Con un prezzo che si dovrebbe attestare sotto i 25 mila euro¹⁸ - e che punta a competere con le utilitarie elettriche cinesi per il mercato di massa - la versione elettrica della Panda si candida a raggiungere i successi della sua variante tradizionale.

Il modello che già oggi garantisce una importante fetta della produzione italiana è la versione elettrica della 500. Prodotta nello stabilimento torinese di Mirafiori, la 500e costituisce circa il 25% di quanto prodotto da Fiat in Italia nel 2022 e si prevede resterà di primaria importanza nella produzione italiana dei prossimi anni, con oltre 730.000 veicoli che dovrebbero essere prodotti fino al 2030, anno in cui rimarrebbe l'unico modello prodotto da Fiat nel nostro Paese.

Produzione di automobili di Stellantis per marchio



Source: Elaborazione T&E su dati di previsione GlobalData

Grafico 3 - Produzione di automobili di Stellantis per marchio in Italia

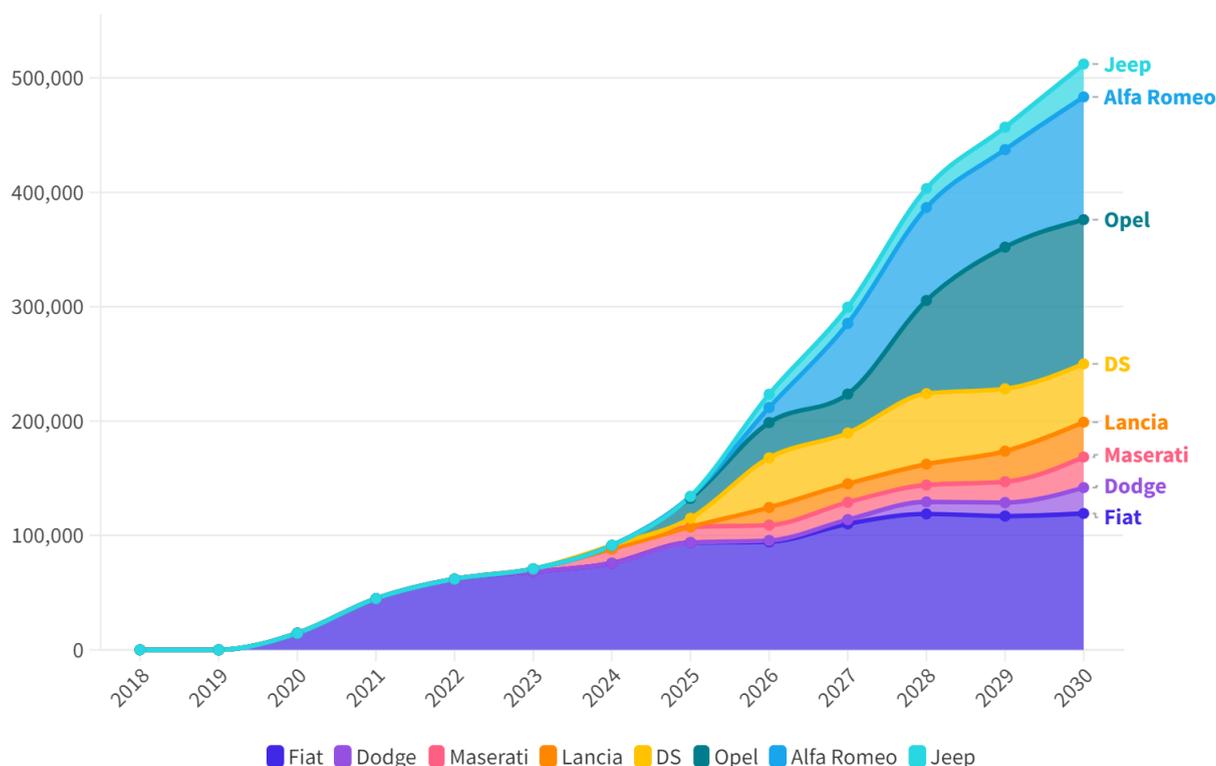
Guardando in modo più ampio alle previsioni per il gruppo Stellantis in Italia, il trend per i prossimi anni si annuncia crescente: dai 464 mila autoveicoli del 2022, la produzione dovrebbe progressivamente crescere fino a raggiungere, al 2030, le 630 mila unità assemblate. Come si evince dal grafico 3, questa crescita complessiva sarebbe il risultato di due tendenze opposte: da un lato la contrazione nella produzione di Fiat e Jeep (che passerebbe dalle attuali 130 mila unità ad appena 53 mila nel 2030); dall'altro, la crescita degli altri brand Stellantis. Sarebbero infatti i crescenti volumi di Opel, Alfa Romeo,

¹⁸[Nuova Fiat Panda elettrica costerà meno di 25.000 euro e sarà un'auto internazionale](#), ClubAlfa, 2 Agosto 2023

DS, Maserati, Lancia e Dodge a compensare le perdite produttive derivanti dalla “migrazione” all’estero di Fiat e dalla riduzione della produzione italiana di Jeep.

Il principale contributo all’aumento della produzione italiana del gruppo Stellantis verrebbe soprattutto dal brand Opel che - con poco meno di 180 mila unità complessive prodotte al 2030 - dovrebbe avviare dal 2025 la produzione di un modello elettrico a Melfi e, nel 2028, di due modelli a Pomigliano d’Arco di cui uno elettrico. Anche Alfa Romeo vedrebbe crescere la propria produzione, segnando praticamente un raddoppio (dai 59 mila veicoli del 2022 a 130 mila al 2030), prevalentemente grazie al contributo di 4 modelli elettrici prodotti tra Cassino e Pomigliano d’Arco. La Maserati dovrebbe passare dalle attuali 30 mila unità a poco meno di 40 mila. Due ulteriori modelli elettrici prodotti a Melfi e Pomigliano d’Arco dovrebbero portare a circa 50 mila unità la produzione italiana di DS. Alla crescita della produzione Stellantis contribuirebbero, infine, un ulteriore modello Lancia prodotto a Melfi a partire dal 2026 e alcune decine di migliaia di veicoli brandizzati Dodge.

Produzione Stellantis di BEV in Italia



Source: Elaborazione T&E su dati previsionali GlobalData

Grafico 4 - Produzione Stellantis di BEV in Italia

Su un volume totale di produzione previsto di circa 630.000 veicoli al 2030, oltre 510 mila veicoli - cioè i quattro quinti della produzione nazionale - sarebbero elettrici. Tale previsione non appare in linea con gli impegni dell’azienda, ma sconta gli ovvi limiti della natura incerta dei dati su cui poggia (che sono, come già precisato e ribadito, dei forecast); va pertanto assunta con cautela, nella consapevolezza che sono molte le variabili che la determinano e che esse sono difficilmente controllabili.

Nell’ottica di far tornare la produzione nazionale di automobili alle quote che l’hanno caratterizzata per decenni, il Governo lavora da mesi a un’intesa con il costruttore¹⁹ per raggiungere l’obiettivo di produrre un milione di veicoli (autoveicoli, furgoni e veicoli commerciali leggeri) in Italia al 2030. Comparando questo obiettivo ai dati appena illustrati, e nonostante i volumi produttivi crescenti degli altri brand del gruppo Stellantis, quel che appare evidente è che a “mancare all’appello” sia proprio il contributo dei veicoli marchiati Fiat.

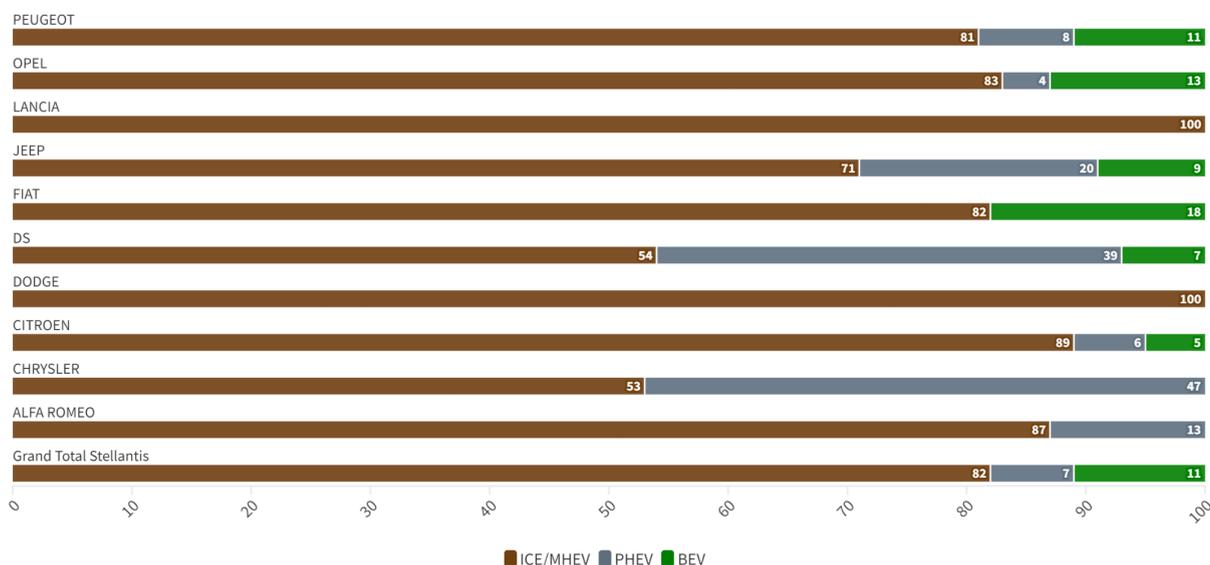
2. Quale evoluzione per la Fiat del futuro?

Questo capitolo vuole evidenziare alcune direttrici che - dai dati di previsione GlobalData - la Fiat sembra intenzionata a percorrere nei prossimi anni in termini di gamma e offerta. In particolar modo, ci si sofferma sull’offerta di modelli elettrici e sulle caratteristiche dei veicoli che saranno prodotti, con specifica attenzione alle dimensioni e alle tipologie.

2.1. Una strategia di elettrificazione a rilento?

Guardando ai dati della produzione futura di Fiat nei diversi paesi dell’Unione Europea e del Mediterraneo, emerge un divario tra i volumi produttivi stimati da GlobalData e l’obiettivo annunciato pubblicamente da Stellantis sul brand Fiat, vale a dire quello di offrire un portfolio di prodotti 100% elettrici in Europa già a partire dal 2027²⁰. Ad oggi, FIAT ha portato sul mercato un solo modello elettrico e si appresta a lanciarne altri due, di cui un B-SUV, la 600 e un quadriciclo leggero (la Topolino, prodotta in Marocco e da poco disponibile sul mercato).

Vendite Stellantis UE27, per brand e per motorizzazione



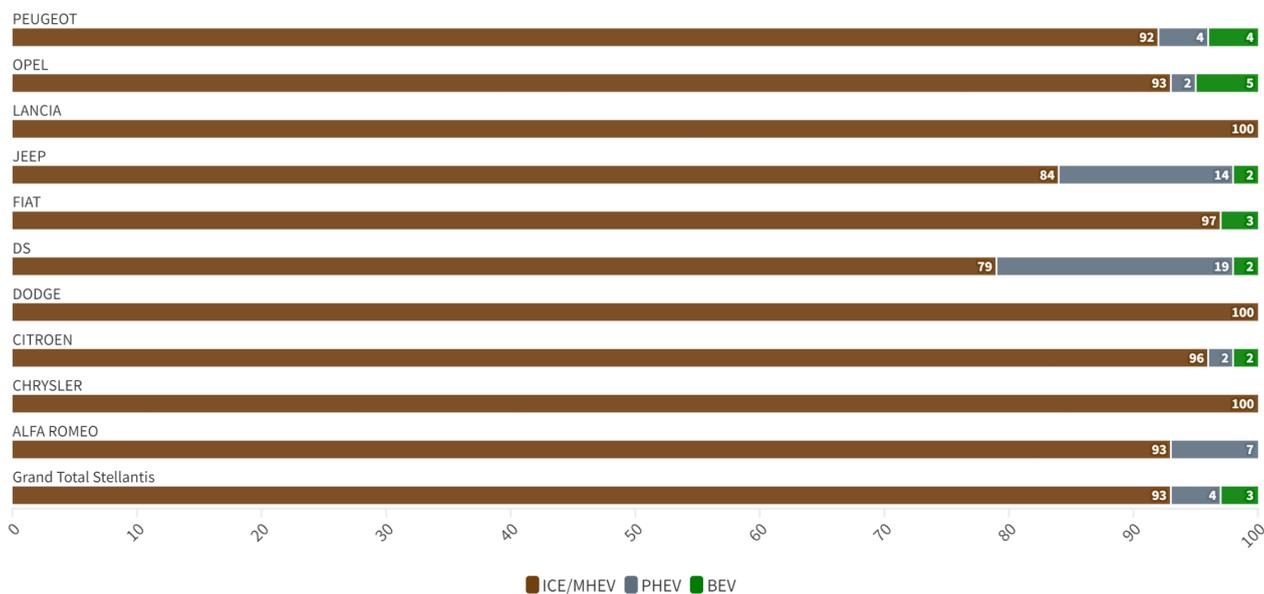
Source: Elaborazione T&E su dati Dataforce 2023

Grafico 5 - Vendite Stellantis in EU27+UK, per brand e motorizzazione

¹⁹ [Urso, piano con Stellantis per produrre a 1 milione di auto - Mondo Motori - Ansa.it](https://www.ansa.it/urlo/piano-con-stellantis-per-produrre-a-1-milione-di-auto) 23/09/23

²⁰ [FULL YEAR 2021 RESULTS](#), Stellantis, 2021.

Vendite Stellantis IT, per brand e per motorizzazione



Source: Elaborazione T&E su dati Dataforce 2023

Grafico 6 - Vendite Stellantis in IT, per brand e motorizzazione

Tuttavia, nel 2023, la quota di veicoli elettrici sul totale della produzione targata FIAT - di fatto la sola 500 elettrica - si è attestata intorno al 12%. Come si può notare nei grafici 5 e 6, nel 2023, l'elettrico ha rappresentato il 18% del venduto di FIAT in Europa, ma solo il 2.9% in Italia (dati Dataforce 2023).

Indubbiamente il costo più elevato di questi veicoli rispetto alle alternative endotermiche rappresenta un fattore di freno considerevole, specialmente nel nostro Paese e per i motivi che abbiamo già richiamato riguardo alla capacità di acquisto dei consumatori; inoltre le scarse e incoerenti politiche nazionali di supporto alla mobilità elettrica (in termini di sostegno alla domanda e di fiscalità), così come una infrastruttura di ricarica ancora non abbastanza sviluppata, hanno scoraggiato i consumatori.

Guardando le proiezioni di produzione fornite da GlobalData emerge come quel 12% di "elettrico FIAT" registrato nel 2023 dovrebbe crescere e raggiungere una quota del 35% della produzione nel 2027 per attestarsi intorno al 53% nel 2030, anno in cui FIAT ha dichiarato l'intenzione di vendere solo BEV in Europa. Sebbene sia plausibile che una parte dei veicoli realizzati nel vecchio continente venga esportata al di fuori del mercato UE, è irrealistico altresì assumere che gli export possano pesare per quasi la metà (47%) di quanto prodotto. Appare più realistico che Fiat, al 2030, continui a vendere quote significative di veicoli a combustione interna sui mercati europei.

Stanti questi volumi di produzione, GlobalData prevede che FIAT possa arrivare a una quota di BEV, sul totale delle sue vendite, di circa il 63% al 2030 in UE: un valore al di sotto dei target pubblici di Stellantis. Anche immaginando che tutti i veicoli elettrici prodotti in UE da FIAT vengano venduti in UE - fissando dunque a zero il tasso di esportazione di BEV - la quota massima di vendite elettriche per FIAT stimate da

GlobalData non supererebbe il 75% al 2030. Ancora una volta, si tratta di forecast che devono essere assunti con necessaria cautela; e che pure segnalerebbero un disallineamento tra gli impegni pubblici del gruppo e i reali orientamenti nella produzione.

La maggiore conversione industriale all'elettrico, nelle previsioni di GlobalData, dovrebbe verificarsi per FIAT proprio in Italia, dove la produzione dovrebbe essere 100% BEV già nel 2028, concentrandosi tuttavia su un solo modello, la 500 elettrica. La produzione futura negli altri Paesi sarebbe invece meno focalizzata sull'elettrico in Serbia sarebbe elettrico solo il 29% di tutte le auto assemblate al 2027 e il 52% al 2030; in Polonia, il tasso di elettrificazione sarebbe del 31% al 2027 e raggiungerebbe il 51% nel 2030; in Turchia (sebbene non appartenga al mercato Europeo) la produzione elettrica sarebbe marginale, appena il 10% del totale prodotto nel 2027 e il 22% al 2030; in Algeria, infine, si prevede una motorizzazione esclusivamente a combustione interna.

2.2. Veicoli sempre più grandi (e profittevoli)

Analizzando la futura produzione di Fiat emerge, dai forecast disponibili, un trend legato alla crescente dimensione dei veicoli, non esclusivo del brand e piuttosto comune a tutte le principali case auto europee. La crescita dimensionale dei veicoli è una direzione generalizzata sul mercato europeo e costituisce un problema²¹ dal punto di vista della sicurezza stradale, per l'occupazione del suolo pubblico e la mobilità urbana, per il livello ridotto di efficienza dei mezzi. In Italia, dove si contano circa 672 veicoli ogni 1.000 abitanti²², la crescita dimensionale dell'auto è ancor più problematica, specie pensando all'impianto urbano di molte città di antica fondazione.

Sebbene Fiat sia stata sin qui impegnata soprattutto nella produzione e commercializzazione di veicoli di dimensioni contenute, e sebbene intenda sviluppare nuovi modelli di dimensioni medie come la 600 o piccole come la Topolino²³, i grafici che seguono mostrano una evoluzione tendente a un progressivo sganciamento dai segmenti "bassi" che hanno tradizionalmente caratterizzato il brand. Guardando alle piattaforme di produzione e alla gamma che dovrebbe essere disponibile sui mercati nei prossimi anni, appare evidente come Fiat si stia spostando verso segmenti più grandi e, all'interno degli stessi, voglia produrre e vendere quote sempre maggiori di SUV.

INFO BOX: Il trend di SUV-izzazione dell'industria automotive europea

Nel 2010 le vendite di SUV delle sei maggiori case automobilistiche europee (BMW, Mercedes, Renault, Stellantis, Volvo Cars e Volkswagen) rappresentavano solo il 9% delle auto nuove. Nel 2022, questa percentuale è salita al 47% (e al 53% per tutte le vendite di auto sui mercati europei) e continua a crescere ancora oggi. Le vendite di questi modelli sono in aumento per tutti i marchi e per tutte le motorizzazioni, compresi i modelli elettrici. Si tratta di un fenomeno slegato dal segmento premium;

²¹[Small and profitable: why affordable electric cars in 2025 are feasible](#), Transport & Environment, 2023

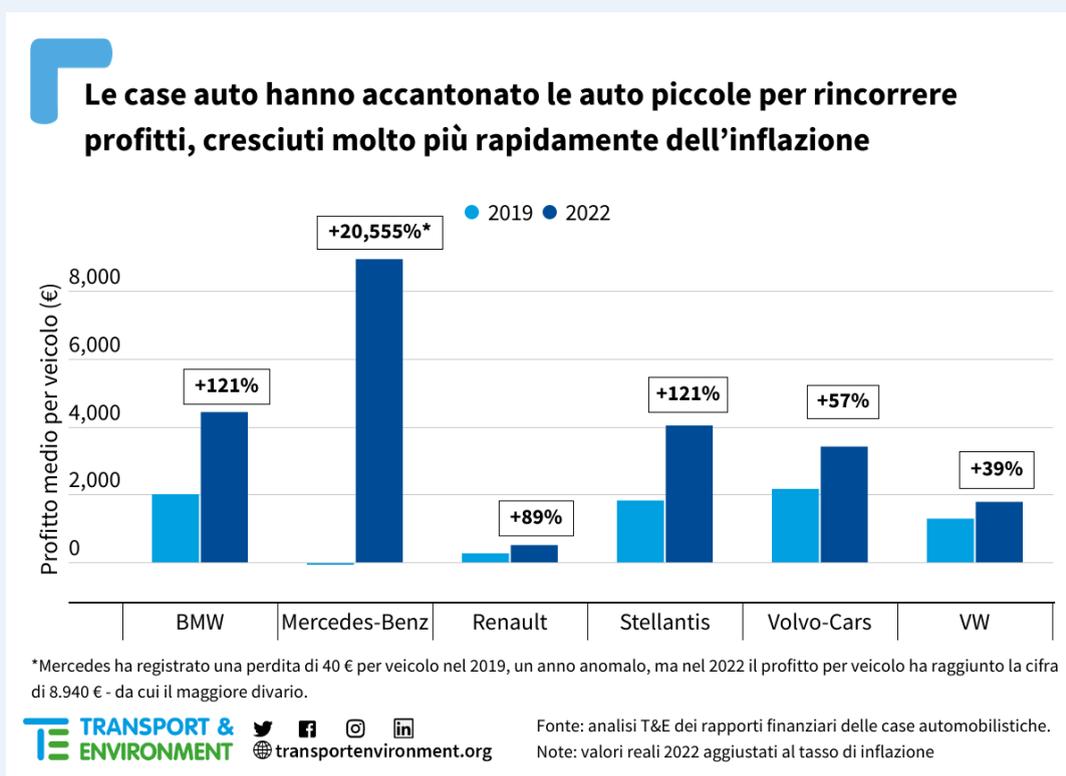
²² [Motorisation rates in the EU, by country and vehicle type](#), ACEA, 2023

²³ Non classificato come veicoli di segmento A, ma come quadriciclo leggero.

infatti, la quota di SUV è cresciuta più rapidamente nel segmento medio (C) che tradizionalmente comprendeva utilitarie e berline di medie dimensioni come la VW Golf e la Peugeot 308. Questo segmento detiene oggi la quota più alta di vendite di SUV (61%) e rappresenta oltre la metà di tutte le vendite di SUV nell'UE. Tra il 2016 e il 2021 il peso medio delle auto di questo segmento è aumentato del 12% (da 1,470 kg a 1,630 kg - in media i SUV pesano 250 kg in più delle loro versioni equivalenti non-SUV). Il segmento più piccolo (B), che comprende auto come la Peugeot 208 e la Opel Corsa, rappresenta la seconda fascia per penetrazione dei SUV, con il 30%.

Allo stesso tempo, i modelli di auto piccole ed economiche che hanno caratterizzato l'Europa per decenni, risultano dismessi o in via di dismissione. Tra questi, la Fiat Punto, la Peugeot 108 e la Citroen C1. Dall'analisi di T&E emerge una strategia mirata a massimizzare i margini di profitto per ogni veicolo prodotto.

Sebbene non siano disponibili dati al riguardo, le case automobilistiche hanno dichiarato in occasione di varie giornate dedicate agli investitori che i SUV sono più redditizi dei non-SUV (e così i margini di ricarico per i concessionari). L'analisi comparativa di T&E dei modelli equivalenti SUV e non-SUV per le sei case automobilistiche dell'UE²⁴ mostra un sovrapprezzo dell'8-30% per la prima tipologia, nonostante i costi di produzione siano sostanzialmente assimilabili.



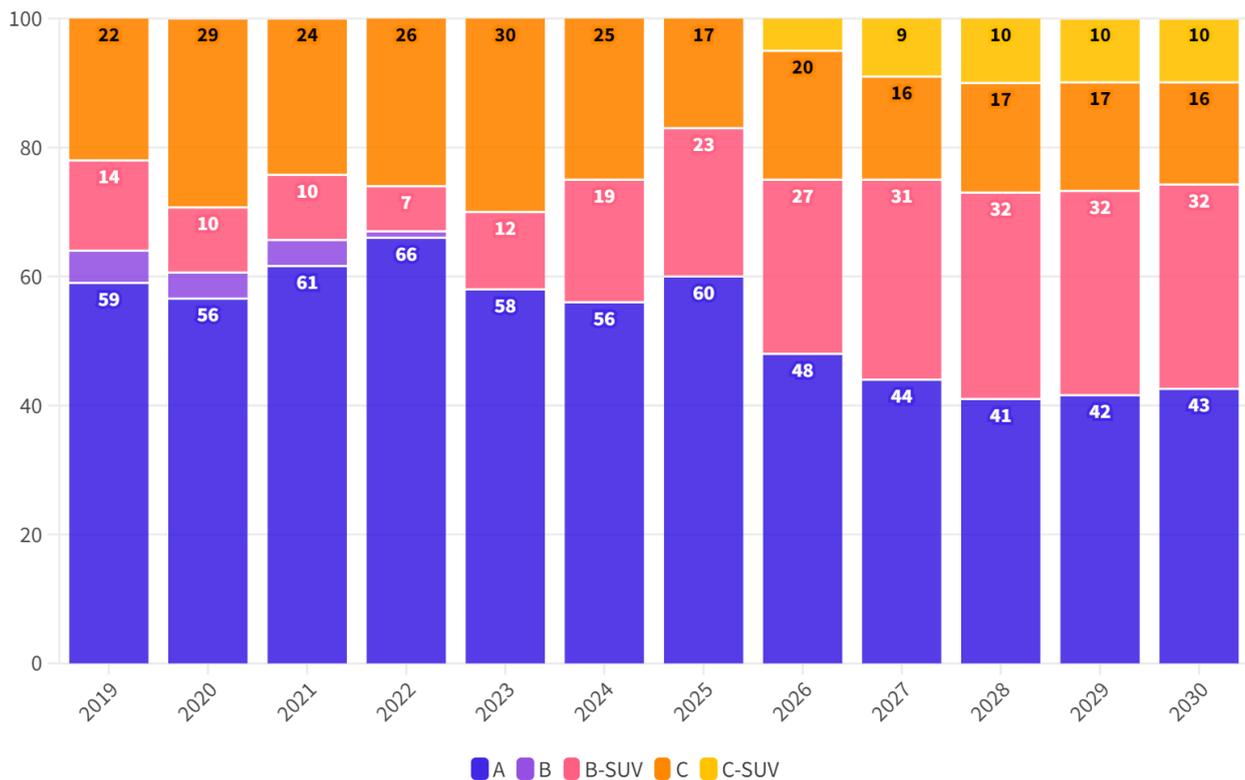
²⁴ [Small and profitable: Why affordable electric cars in 2025 are feasible](#), Transport & Environment, 2023

Per le sei case automobilistiche analizzate da T&E (BMW, Mercedes, Renault, Stellantis, Volvo Cars e Volkswagen) i ricavi lordi per ogni auto nuova sono aumentati in modo significativo: tra il 33% e il 52% tra il 2019-2022, ovvero circa 3-4 volte di più dell'inflazione nello stesso periodo. Ciò significa che i prezzi delle auto in Europa sono cresciuti del 17%-34% oltre l'inflazione. Relativamente al gruppo Stellantis i ricavi lordi per veicolo sono saliti di 7,700€ (+33%) dal 2020 ad oggi, con i profitti netti per veicolo cresciuti del 121%, ovvero 2,210€ in più a veicolo.

É la ricerca della massimizzazione dei profitti per mezzo di una maggior vendita di SUV - trend trasversale a tutti i costruttori europei - ad essere alla base dell'aumento del prezzo delle auto, ben più dei problemi registrati negli anni scorsi nella catena di approvvigionamento. La strategia di favorire la vendita di SUV appare pertanto riflessa nei profitti in crescita, nonostante una riduzione nei volumi complessivi di vendita.

Dal grafico 7 si ricava facilmente come Fiat - coerentemente con il generale trend di *SUVizzazione* - sembrerebbe ridimensionare il contributo delle piccole utilitarie del segmento A, per favorire una crescente quota di veicoli di maggiori dimensioni, appartenenti al segmento B e C.

Evoluzione dei segmenti prodotti da FIAT



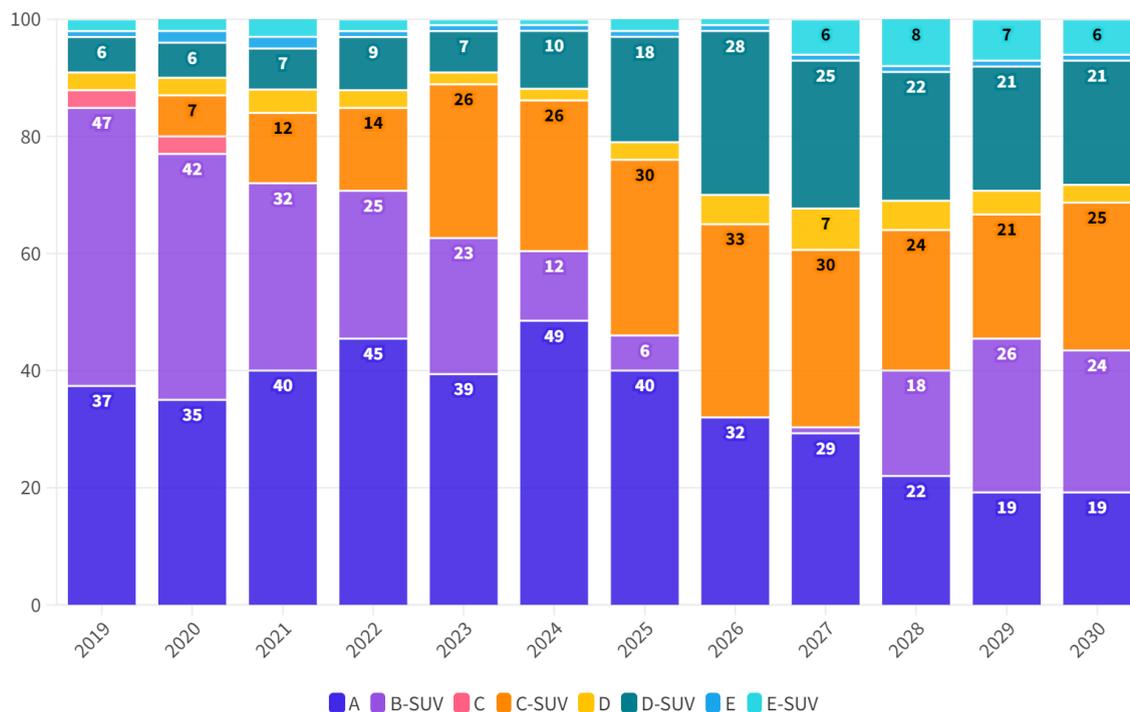
Source: Elaborazione T&E su dati di previsione GlobalData

Grafico 7 -Evoluzione dei segmenti prodotti da FIAT in Italia

Nel 2022, due auto su tre prodotte (66%) erano piccole utilitarie appartenenti al segmento A, con appena l'8% appartenente al segmento B (1% B e 7% B-SUV) e un 26% di auto di dimensioni medie (segmento C, con lo 0% di C-SUV). I forecast di produzione 2030 tuttavia indicano una produzione ribaltata: la quota di veicoli del segmento A dovrebbe calare al 43% (segnando un -23%), a favore di una crescita nella produzione di veicoli del segmento B che si attesterebbe al 32% (tutti B-SUV), mentre nel segmento C - che pur manterrebbe la stessa quota di produzione, il 26% - la percentuale di SUV passerebbe da 0 al 10%. Nel 2023 i SUV rappresentavano appena il 12% della produzione FIAT, ben al di sotto delle vendite registrate da quella tipologia di veicoli sul mercato italiano (56%) nello stesso anno²⁵. FIAT apparirebbe intenzionata a colmare questo divario, incrementando sostanzialmente la quota di SUV prodotti e venduti nell'arco dei prossimi anni. I dati previsionali stimano infatti che, nel 2030, il 42% della produzione della casa auto sarà costituito da SUV, registrando dunque una crescita di circa 3 volte e mezzo l'attuale valore.

Tale strategia appare coerente con quella più ampia del gruppo Stellantis che nella sua produzione in Italia - in modo del tutto simile, se non maggiore - conta di ridurre sensibilmente la produzione di veicoli di piccole dimensioni. I segmenti A e B, che nel 2022 assommavano il 70% delle auto prodotte, dovrebbero rappresentare appena il 43% del prodotto Stellantis in Italia nel 2030. Si prevede una crescita dell'offerta nei segmenti C, D ed E, che dal 30% del 2022 dovrebbero quasi raddoppiare per arrivare a costituire il 57% del totale prodotto al 2030.

Evoluzione dei segmenti prodotti da Stellantis in Italia



Source: Elaborazione T&E su dati di previsione GlobalData

Grafico 8 -Evoluzione dei segmenti prodotti da Stellantis in Italia

²⁵ <https://unrae.it/dati-statistici/immatricolazioni/6560/struttura-del-mercato-dicembre-2023>

Tornando a osservare specificamente FIAT, la casa fondata a Torino 125 anni fa abbandonerebbe progressivamente i segmenti che ne hanno contraddistinto i successi, virando la propria produzione verso veicoli più grandi che storicamente hanno fatto registrare performance di vendita negative. La Stilo in particolare ha segnato un record negativo per FIAT, avendo accumulato oltre 2 miliardi di perdite, vale a dire poco meno di 2,500€ di perdita su ogni auto venduta. Ma la compatta prodotta nei primi anni 2000, che avrebbe dovuto entrare in concorrenza con la VW Golf, non è il solo esempio di modelli che non hanno dato i risultati attesi. Oltre la fase storica in cui era soprattutto il mercato nazionale ad assorbire gran parte della produzione, e quindi anche le così dette “ammiraglie” (si pensi alle FIAT 1800, 2100 e 2300), esperimenti successivi come quello dell’Argenta, della Multipla, della Freemont o anche un semplice rebadge come il Fiat Fullback hanno mostrato chiari limiti di percepibilità del marchio oltre i confini delle utilitarie o delle familiari più economiche.

Infine, fatta eccezione per i modelli del segmento A (19%), Stellantis sembra intenzionata a produrre principalmente SUV che, trasversalmente a tutti i segmenti, rappresenteranno oltre tre quarti (77%) di tutta la produzione italiana.

2.3. Dal miracolo italiano al miracolo cinese?

Al netto di questi specifici trend della produzione futura di Fiat - un ritardo previsto nell'elettrificazione della gamma e la crescita della dimensione dei veicoli - sembra evidente che la casa auto (ex) torinese stia accelerando la trasformazione del proprio paradigma industriale, transitando da una produzione incentrata sul concetto de “*l’auto per tutti*” ad un nuovo posizionamento in cui il prodotto, sempre più, è destinato ad una platea relativamente ristretta e con maggior capacità di spesa. In questa cornice, anche i segmenti (A e B) più piccoli ed economici sono parte di un’evoluzione generale che li rende più costosi di quanto lo fossero le utilitarie di anni fa (proporzionalmente al potere di acquisto).

Il progressivo abbandono - da parte dell’automotive europeo - dei segmenti A e B e della produzione di utilitarie in genere lascia scoperta una fascia di mercato che potrebbe essere terreno di conquista per altre industrie extraeuropee. In quella fascia, storicamente, Fiat ha rappresentato uno dei player più importanti; abdicare a questo ruolo coincide con la consapevolezza di non poter competere con altri player, almeno sotto il profilo dell’economicità dell’offerta? Quali che siano i motivi di questa evoluzione (certamente non abbiamo l’ambizione o la pretesa di esaurirli), alcune domande restano aperte; come permane il dubbio che invece in quei segmenti possa giocare una parte rilevante del futuro dell’automotive, non solo in termini di vendite e profitti (che certo sono fattori ineludibili) ma anche di ricerca e sviluppo.

Una analisi di T&E²⁶ datata 2022 evidenziava come le auto elettriche cinesi avessero fatto ingresso nel mercato europeo, ottenendo un non trascurabile *market share* del 5% del nuovo immatricolato BEV nella prima metà del 2022; quella stessa ricerca evidenziava come - se fossero state confermate le tendenze di mercato di quei mesi - la penetrazione delle BEV del colosso asiatico avrebbero raggiunto un 9-18% del mercato BEV al 2025. Tale previsione appare confermata da dati²⁷ di mercato più recenti, che mostrano

²⁶ [From boom to brake: Is the e-mobility transition stalling?](#), Transport & Environment, 2022

²⁷ Dati di Dataforce, 2024

una quota del 8% del nuovo immatricolato BEV per veicoli prodotti in Cina sotto marchio cinese; quota che sale al 20% del mercato BEV se si tiene conto anche delle automobili prodotte in Cina da marchi europei o americani (Tesla, Dacia, BMW, Mini). Prendendo in considerazione l'intero mercato - e non esclusivamente quello di BEV - la quota di veicoli elettrici prodotti in Cina (inclusi da brand UE/US) è del 2.9%, mentre si attesta a 1,2% per i veicoli sotto marchio cinese. I produttori di Pechino hanno tratto vantaggio da una pianificazione industriale che risale già a oltre un decennio fa e che ha permesso loro di sviluppare catene di approvvigionamento solide e un fortissimo *know-how* nel settore, oltre a poter contare su costi dell'energia e della manodopera più bassi delle controparti europee. Anche in Italia, dati UNRAE²⁸ alla mano, le auto cinesi hanno iniziato a fare il loro ingresso nel mercato, conquistandosi una piccola ma significativa quota di mercato. Sono stati circa 34 mila i veicoli con marchio cinese registrati nel nostro Paese nel 2023²⁹, corrispondenti ad un market share del 2,19%. In questo conteggio rientrano i veicoli marchiati MG, Lynk & Co, BYD, DFSK, Aiways, Seres, BAIC, ZD e Maxus. Includendo anche i veicoli con brand americani ed europei prodotti in Cina³⁰, il market share supera il 5%, con oltre 81 mila nuove immatricolazioni. Restringendo il campo alle sole auto elettriche immatricolate in Italia, le auto cinesi prodotte in Cina hanno coperto poco più del 4% del market share, mentre è di circa il 22% il market share di BEV americane ed europee "made in China".

Il rischio che le case automobilistiche europee perdano terreno sull'auto elettrica (BEV) nei confronti dei rivali di Pechino è più che reale. Il mercato interno cinese, nel quale la produzione made in UE non penetra efficacemente, ha subito quest'anno una contrazione che stimola ulteriormente l'export, cresciuto lo scorso giugno del 56% su base annua e ancora del 63% nel mese di luglio. La Cina è diventata il principale esportatore di auto a livello globale³¹. Le vendite di BEV prodotti in Cina, compresi quelli di Tesla e del marchio Dacia di Renault, stanno aumentando anche in Europa; e il segreto non sembra legato a pratiche commerciali sleali o a standard ambientali poco rigorosi. L'industria cinese ha batterie migliori, software migliori e sistemi di equipaggiamento avanzati, che gli automobilisti apprezzano. L'industria europea, sulla strada dell'elettrico, si è attardata in più fasi e per diversi motivi. Negli anni in cui la Cina ha costruito il suo primato industriale, le case automobilistiche europee hanno speso energie e capitali a propagandare il "diesel pulito", poi smascherato con il *Dieselgate*; a promuovere l'ibrido plug-in, una tecnologia largamente inefficiente e con emissioni reali simili all'endotermico; ancora oggi una parte dell'industria sostiene la prospettiva degli e-fuels o dei biofuels come vettori per la decarbonizzazione. L'ennesima difesa strenua e fuori tempo massimo del motore endotermico.

Quella a cui si assiste in questi anni, da parte dell'industria europea, è forse una tendenza a massimizzare i profitti che possono ancora venire - e per quanto ancora? - da una tecnologia ben più che matura e certamente, in termini tecnologici, ormai obsoleta; o forse siamo al cospetto di una riluttanza

²⁸ [Immatricolazioni di autovetture per marca – Dicembre 2023](#), UNRAE, Gennaio 2024

²⁹ [Le auto cinesi più vendute in Italia nel 2023](#), Motor1.com, Gennaio 2024

³⁰ Includendo dunque Tesla Model 3 costruite a Shanghai e destinate all'Europa, i modelli del gruppo DR, la EMC, le Cirelli Motor Company, la Polestar 2, la Smart #1, la Dacia Spring, la Citroen C5 X, la BMW iX3, la DS 9 e la Lotus Eletre.

³¹ [China overtakes Japan as world's top car exporter](#), BBC, 19 Maggio 2023

ad accettare una sfida industriale difficilissima quanto ineludibile. Ma altre domande, altri interrogativi si vanno aggiungendo: è possibile e credibile per i costruttori europei - in una strategia di medio termine - abbandonare il mercato di massa per abbracciare univocamente la produzione di segmenti e allestimenti più costosi e profittevoli, ma meno accessibili per i consumatori?

Più specificamente, nel merito di Fiat, vi sono due ulteriori interrogativi che si impongono: ovvero, quanto l'azienda saprà riposizionare in maniera credibile il suo brand volgendo verso veicoli più grandi e costosi; e quanto, relativamente al contesto italiano, i fattori istituzionali e politici, nonché l'ecosistema industriale ed economico nel suo insieme, siano da considerarsi corresponsabili - in qualche modo - della contrazione della produzione e della migrazione progressiva dell'azienda. Per certo l'assenza di una politica industriale nazionale, quindi di un elemento di programmazione forte, insieme a un atteggiamento storicamente "passivo" della politica nei confronti del marchio torinese (spesso sostenuto da varie forme di finanza pubblica, senza che a queste corrispondessero impegni solidi e di lungo termine), hanno indebolito il rapporto tra Fiat e il Paese e frenato l'innovazione e la crescita. A risentirne oggi (e negli anni trascorsi) è l'industria italiana nel suo complesso - qui pensando soprattutto alla componentistica; e poi l'occupazione e di riflesso, per taluni aspetti, i consumatori stessi. Il "sistema Paese", come si sarebbe detto alcuni anni or sono.

Infine: il paradigma produttivo storico di Fiat (auto piccole, sobrie, leggere e con consumi ridotti) potrebbe presto tornare in auge sotto l'egida del motore elettrico: per un migliore dimensionamento delle batterie, per questioni di autonomia, per la compliance dell'auto con normative sempre più *climate driven* che potrebbero regolare (o adottare quale parametri di pressione fiscale) fattori come l'impronta di carbonio, la quantità di materie prime impiegate, l'efficienza, il peso, il volume etc. Non appare irrealistico pensare che questo paradigma incontri ancora oggi molte delle caratteristiche potenziali della domanda italiana di auto; e viene da chiedersi, in una formula di estrema sintesi, se il market share delle BEV in Italia sarebbe ancor oggi a qualche decimale da un modestissimo 4% se la Panda fosse stata elettrificata e commercializzata (rispettandone la vocazione originale di auto economica) già da alcuni anni.

Fiat è un'azienda che ha un legame appannato e indebolito con l'Italia, in predicato di venire ulteriormente allentato nei prossimi anni. L'attuale posizionamento industriale e politico italiano nell'UE, come Stato Membro in assetto di freno e resistenza alla transizione energetica, non sarà certo un fattore di facilitazione nel mantenere una quota significativa della produzione sul suolo nazionale; ancor meno, poi, sarà funzionale ad attirare altri produttori (quella italiana è l'unica grande industria automotive, in Europa, caratterizzata dalla presenza di un solo OEM) o a sviluppare la catena di valore dell'elettrico, soprattutto nelle fasi di midstream e downstream.

Le implicazioni economiche ed occupazionali di una "ripartizione" nell'offerta di BEV, tra un'industria europea votata alle fasce più alte e costose della produzione e quella cinese focalizzata sul mercato di massa, saranno probabilmente negative per la produzione nazionale; come pure, le riserve a più riprese avanzate dai governi italiani - e dall'attuale più di ogni altro - nei confronti dell'elettrificazione del

trasporto su strada rischiano di rivelarsi presto o tardi essenziali per una produzione che ha come suo principale orizzonte la Fiat 500 elettrica.

3. Conclusioni e policy demand

L'Italia ha mancato (e continua a mancare) di creare un contesto favorevole all'adozione della mobilità elettrica. Lo dimostrano le briciole - meno dell'1% - sin qui allocate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza allo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, a differenza di investimenti ben più sostanziosi nei piani degli altri Stati Membri come Germania, Francia e Spagna, nonostante dotazioni finanziarie complessive minori. Lo dimostra la carenza di politiche abilitanti, come una fiscalità dell'auto parametrata alle performance emissive dei veicoli (che invece caratterizza quasi tutti i 31 Paesi Europei) o lo sviluppo di una rete di ricarica pubblica capillare e omogenea. Lo dimostrano gli 8,7 miliardi di euro allocati dal Governo italiano con il DL Energia nell'arco temporale 2023-2030 per la riconversione industriale del settore, che tuttavia sono stati sin qui impegnati (per poco meno di 2 miliardi) quasi esclusivamente per il sostegno alla domanda, in modo inefficace e controproducente.

Gli effetti di questa situazione, lo abbiamo illustrato, hanno ripercussioni industriali e di mercato, ovvero di rallentamento nella decarbonizzazione del trasporto su strada. Contrazione delle vendite e scarsa penetrazione della mobilità elettrica stanno facendo dell'Italia un mercato di serie B, con il rischio (nelle parole del presidente di UNRAE) di *“restare fuori dai radar delle case automobilistiche, essere tagliati fuori dalle scelte strategiche di prodotto e distributive continentali, diventare una destinazione secondaria rispetto a paesi più performanti”*. Tutto ciò, ancora secondo Andrea Cardinali, *“alzerebbe le emissioni medie del paese e rischierebbe di far diventare l'Italia destinazione privilegiata di usato endotermico, di scarso valore oltrefrontiera ma pagato a caro prezzo da noi”*.

Immatricolare quote esigue di nuovi veicoli a zero emissioni implica ritardare la decarbonizzazione del trasporto sia direttamente (sostituendo veicoli inquinanti con veicoli puliti), sia indirettamente, dato che si posticipa la creazione di un mercato di seconda mano per le “zero emissioni”. La mancanza di modelli elettrici accessibili nel mercato del nuovo (e dell'usato) costringe i cittadini a optare ancora per inquinanti veicoli a combustione interna, perpetuando la dipendenza dalle fonti fossili (e aggravando la bolletta energetica del Paese).

Questo è un serio problema per lo Stato italiano, che si candida a non rispettare i target climatici europei di riduzione delle emissioni da trasporto stradale e automobilistico - che rispettivamente pesano il 23% e il 16% delle emissioni complessive - e a confermare un inquinamento atmosferico tra i peggiori in Europa, con decine di migliaia di morti premature stimate ogni anno.

Da mesi il governo Meloni è impegnato in una trattativa con Stellantis per garantire la produzione italiana e il futuro industriale e lavorativo degli stabilimenti del gruppo nel nostro Paese. Stellantis - da quanto è stato possibile apprendere pubblicamente - aveva chiesto all'esecutivo un impegno su quattro fronti:

- per rallentare l'adozione dello standard EURO 7 e indebolirne i vincoli emissivi;
- per espandere la rete pubblica di ricarica per i veicoli elettrici;

- per mitigare i costi dell'energia;
- Per predisporre un nuovo sistema di incentivi che sostenga maggiormente la mobilità a zero emissioni.

Tali impegni, nell'interlocuzione tra governo e i vertici del gruppo, sarebbero volti a portare la produzione di Stellantis - nelle parole dello stesso AD del gruppo, Carlos Tavares, a "un milione di veicoli prodotti" in Italia. Sul termine "veicoli" si gioca un equivoco, evidente ai più, poiché in questa formula ricadrebbe anche la produzione LDV - che in Italia è intorno alle 230mila unità/anno. Il "milione" di cui si era inizialmente parlato, invece, anche nelle richieste del ministro Urso, era stato inteso da molti come riferito alla sola produzione di autovetture.

A oggi alcune delle condizioni poste da Tavares per arrivare al 2030 con un incremento di circa 250mila veicoli prodotti in Italia appaiono in parte "soddisfatte" dal governo. L'Italia ha giocato la sua parte - a spese della salute dei cittadini - nell'affossamento dell'EURO 7; sta dando i primi segnali di maggiore impegno sul dispiegamento dell'infrastruttura di ricarica e ha annunciato un nuovo sistema di incentivi. L'impressione è che molto di quanto si va facendo o predisponendo rientri nel quadro di una trattativa industriale, più che nell'orizzonte di una visione strategica per il Paese in materia di mobilità. In altre parole, le "concessioni" a Stellantis tali appaiono e tali sarebbero, rispondendo nominalmente alle esigenze di un gruppo e coincidendo solo in parte con le esigenze di decarbonizzazione e crescita dell'Italia.

Le responsabilità di Stellantis, per contro, appaiono chiare fin dalle recenti dichiarazioni del suo AD. Una strategia piegata sulle incognite degli scenari politici europei - che rallenta o accelera in virtù dei risultati elettorali - o vincolata alle fluttuazioni di breve termine dei mercati non rappresenta un segnale intelligibile per la politica (e neppure per i consumatori); piuttosto è il contrario di quel supporto chiaro e netto che si potrebbe esprimere verso il phase out dell'endotermico al 2035. Al contrario, l'industria ha bisogno di certezza e prospettiva per effettuare i giusti investimenti e le necessarie trasformazioni. T&E chiede a Stellantis di impegnarsi pienamente e pubblicamente per il phase-out dei veicoli a combustione interna dal 2035.

Se le leve politiche per orientare le scelte del gruppo di Tavares appaiono scarse e inefficaci, ben altro si potrebbe fare per creare un ecosistema industriale, normativo e infrastrutturale favorevole alla mobilità elettrica.

Incentivi

I nuovi incentivi, così come annunciati dal ministro Urso, ripristinano un differenziale significativo tra sostegno all'adozione di una BEV e acquisto (a fronte di rottamazione) di un'auto endotermica. Tuttavia permangono vistose contraddizioni rispetto alla volontà (che vorremmo fosse del governo italiano) di sostenere davvero la mobilità a zero emissioni.

- Gli incentivi all'endotermico andrebbero azzerati: non è credibile continuare a finanziare con soldi pubblici veicoli che nella maggior parte degli Stati Membri³² sono invece tassati perché inquinanti.

³² Come la Francia che impone una tassa a partire da 123 gCO₂/km. Vedasi: [The Good Tax Guide](#), Transport & Environment, 2022

Questo vale anche (e doppiamente) per gli incentivi previsti a fronte rottamazione per l'acquisto di veicoli usati;

- Parimenti andrebbero azzerati gli incentivi alle PHEV, auto che hanno valori emissivi reali molto più alti di quelli dichiarati³³, spesso assimilabili a quelli delle endotermiche. In termini di politiche per il clima, queste auto sono una falsa soluzione;
- I fondi destinati a endotermiche e PHEV andrebbero quindi destinati interamente alle BEV, anche rivedendo il price cap imposto (35.000 euro) che di fatto sostiene l'acquisto di auto che - per dimensioni - possono non soddisfare le esigenze di mobilità di nuclei familiari di più componenti.

Riforma fiscale

Da una ricerca condotta da Transport & Environment³⁴ sulla fiscalità di 31 Paesi europei applicata all'auto, emerge chiaramente come il parametro regolatorio principale, in adozione nei diversi sistemi di tassazione, sia quello emissivo. Diverse tecnologie vengono quindi incentivate o penalizzate, con diverse misure di imposizione, in virtù delle loro emissioni di CO2. Il sistema fiscale italiano è completamente "sganciato" da questo parametro.

Le auto devono essere tassate primariamente in virtù dei loro valori emissivi (che possono essere integrati con parametri di efficienza): ciò vale specificamente per i costi di immatricolazione e per tutte le misure fiscali che normano le auto intestate a persone giuridiche (auto aziendali): tassazione dei fringe benefit, detrazione dell'IVA, deducibilità del costo del veicolo. Ciascuna di queste leve fiscali deve essere modulata in modo da garantire vantaggio fiscale per le auto a zero emissioni e progressivo incremento del peso fiscale per endotermiche e PHEV.

Una fiscalità green sull'auto aziendale³⁵ comporterebbe un consistente differenziale finanziario positivo per lo Stato, determinerebbe un sensibile risparmio emissivo (secondo la proposta di T&E oltre 5 milioni di tonnellate di CO2 da qui al 2030), così come una riduzione dell'import petrolifero e oltre 600 mila veicoli elettrici aggiuntivi sulle nostre strade in capo a sei anni. Soprattutto, una fiscalità green per le *corporate fleets* sosterebbe la rapida creazione di un mercato di seconda mano dell'auto elettrica, essenziale per l'accesso dei consumatori a basso reddito alla mobilità pulita.

Social leasing

La sperimentazione che sta prendendo avvio in Francia può essere replicata nel nostro Paese, non per consolidare il modello di possesso di un mezzo di mobilità privata ma per garantire ai cittadini in condizioni di "mobility poverty" di poter optare per veicoli elettrici efficienti e sobri nelle dotazioni, di dimensioni contenute, con una bassa impronta di carbonio e massimamente riciclabili, accessibili con canoni mensili calmierati. Una triangolazione tra Stato, istituti di credito e industria automobilistica può così rispondere a concrete esigenze di mobilità e ineguaglianze sociali, stimolando la produzione di modelli elettrici più sostenibili.

³³ [Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO2 emission](#), ICCT,2022; [Plug-in hybrids 2.0: A dangerous distraction, not a climate solution](#), T&E, 2023

³⁴ [The Good Tax Guide](#), Transport & Environment, 2022

³⁵ [Auto aziendali: ripensando la tassazione, 600.000 veicoli elettrici in più e oltre un miliardo di entrate extra per lo Stato](#), Transport & Environment, 2022.

Meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile nel sistema trasporti

L'introduzione di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile immessa nel sistema trasporti è già prevista dalla nuova Direttiva sulle Energie Rinnovabili (REDIII), che l'Italia dovrà recepire nel 2025. Tuttavia questa misura è già stata adottata da altri Paesi (Olanda, Germania, Francia, Austria e in via di adozione in Belgio) con molteplici benefici; e l'Italia dovrebbe fare altrettanto. Essa consente ai Charge Point Operators (CPO) - e ai possessori di EV, nel caso di estensione del meccanismo alla ricarica privata - di generare e scambiare crediti per la componente rinnovabile dell'elettricità immessa in consumo, come avviene oggi per i biocarburanti e i low-carbon fuels; amplia il ventaglio di opzioni di conformità incentivate per i soggetti obbligati (ossia i distributori di carburanti) e, contestualmente, fornisce uno stimolo economico ai CPO, permettendo di rendere più favorevole il business case della messa in posa di colonnine di ricarica. Concretamente questo si traduce in una riduzione dei tempi di ritorno sull'investimento delle infrastrutture (nel caso olandese, un dimezzamento dei tempi), sostenendo una infrastrutturazione del territorio nazionale più rapida e capillare.

Infrastruttura di ricarica

Entro il 2026 si deve completare l'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi PNRR (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3): almeno 7.500 stazioni di ricarica super-veloci per veicoli elettrici su strade extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani. Va inoltre potenziata la rete di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora lontana dal poter servire adeguatamente la mobilità elettrica. Il PNIRE (Piano Nazionale sulle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, di cui esiste la sola versione iniziale elaborata nel 2016) dovrebbe essere aggiornato definendo obiettivi adeguati allo sviluppo del mercato atteso.

Parimenti si deve accelerare con il sostegno alla ricarica privata. I ritardi e le burocrazie che hanno frenato i bonus wallbox e colonnine nel 2022 e nel 2023 non devono ripetersi. Si devono predisporre misure di incentivo non retroattive e stabili, capaci anche di stimolare l'industria delle infrastrutture di ricarica, che in Italia conta molte aziende e numerose eccellenze.

Value chain della mobilità elettrica

È essenziale stimolare l'intero ecosistema industriale che sta intorno all'auto elettrica. Se le conferme che arrivano riguardo la gigafactory di Termoli (realizzata da ACC, una joint venture tra Stellantis, Total Energies e Mercedes) sono confortanti, il progetto prevede dei tempi lunghi: avvierà la produzione alla fine del 2026 e dovrebbe entrare a regime solo nel 2029. Sono previsti circa 2 miliardi di investimenti, con 400 milioni che arriveranno a sostegno del progetto dai fondi PNRR.

La catena di valore della mobilità elettrica è ben più ampia della sola produzione di batterie. Guardando direttamente a queste ultime, essa comprende la raffinazione e il processing delle materie prime, per ottenere i materiali precursori; la realizzazione dei componenti, delle celle e dei pacchi batteria; il recupero e il reprocessing dei materiali delle batterie che vengono dismesse. Ma ancor più, attorno ai sistemi di accumulo c'è produzione di software, ampliamento e digitalizzazione della rete, realizzazione di nuove infrastrutture, possibilità di sostenere la crescita delle energie rinnovabili. È un ecosistema, appunto, complesso e integrato.

La Germania, con il benessere dell'Europa, è riuscita a mettere sul piatto 900 milioni di euro per trattenere Northvolt dal migrare la sua gigafactory negli USA, attratta dagli incentivi previsti con l'Inflation Reduction Act. Il nostro Paese non è ovviamente in condizione di fare ricorso con pari misure agli aiuti di stato.

La European Battery Alliance stima che saranno necessari nuovi investimenti per un valore di 380 miliardi di euro a sostegno della catena del valore delle batterie in tutta Europa, al fine di creare un'industria autosufficiente entro il 2030. Per Bloomberg saranno necessari circa 53 miliardi di dollari di CAPEX per realizzare gli impianti e dimensionare l'upstream; e circa 56 miliardi/anno per arrivare a soddisfare un target del 100% di produzione domestica europea. Se il criterio del level playing field ha ancora ragion d'essere, è chiaro che l'Italia deve tornare a fare politica a Bruxelles affinché gli investimenti nella value chain dell'elettrico non siano indirizzati, in Europa, solamente dalla capacità di spesa pubblica degli stati membri o dai costi di lavoro ed energia.

Sebbene l'elettrificazione non proceda ai ritmi annunciati, la strategia evolutiva Fiat appare chiara: auto sempre più grandi e costose, produzione sempre meno "Made in Italy"; dall'auto per tutti a l'auto per alcuni, con un impegno secondario verso il mercato di massa. In questo contesto, com'è possibile il dialogo tra un governo che chiede a Fiat/Stellantis di aumentare la produzione italiana e al contempo lavora per fare del nostro sistema industriale e del nostro mercato della mobilità privata l'ultimo baluardo dell'endotermico e degli idrocarburi?

Abbiamo sinteticamente richiamato alcune misure di policy che ci sembrano urgenti; ma forse la cosa più urgente sarebbe interrompere la continua e insistente campagna artatamente montata in Italia contro l'auto elettrica, in corso da anni e promossa anche (e a volte soprattutto) per via istituzionale. Predisporre (maldestri) incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti continuerà a non produrre buoni risultati, certamente fin quando i consumatori saranno quotidianamente esposti a una visione distorta e falsa della mobilità elettrica.

Further information

Carlo Tritto

Policy Officer, Transport & Environment Italia

carlo.tritto@transportenvironment.org

Mobile: +393933101926