

10. L'Automotive del Mezzogiorno alla prova della transizione

10.1 L'industria europea

L'industria automobilistica è stata uno dei motori industriali europei del Novecento, il comparto che più di tutti ha contribuito a modellare lo sviluppo delle principali industrie manifatturiere europee – Germania e Italia in primis – e i rispettivi sistemi produttivi. Ancora oggi, l'Automotive mantiene la sua rilevanza strategica per l'economia europea, per l'impatto economico diretto del comparto in termini di crescita, export e occupazione, che contribuiscono in misura sostanziale a sostenere l'attività economica, la bilancia commerciale e il mercato del lavoro europeo.

Il comparto contribuisce direttamente per il 3% al Pil e per l'8% al valore aggiunto manifatturiero dell'Unione¹, facendo registrare anche un significativo avanzo commerciale con l'estero, pari a 148 miliardi di euro nel 2023². L'export europeo di autoveicoli e relativa componentistica ha toccato i 290 miliardi lo scorso anno, attestandosi a 164 miliardi nei primi sette mesi del 2024, in lieve riduzione rispetto allo stesso periodo del 2023 (-4,2%). Una quota che oscilla intorno al 50% dell'export totale è riconducibile alla Germania, un dato che rivela il posizionamento apicale dell'industria automobilistica tedesca nella filiera europea.

Nel 2022, l'industria automobilistica europea occupa direttamente più di 2,4 milioni di addetti, che corrispondono ad oltre l'8% del totale dell'occupazione manifatturiera dell'Unione (Tab. 1). Più di un terzo dell'occupazione diretta è riconducibile alla Germania (36%), seguita da Francia e Polonia (entrambe vicine al 9% del totale degli addetti) e poi dal gruppo composto da Repubblica Ceca, Italia, Romania e Spagna (tutte tra il 6 e il 7%). Il peso del comparto Auto sul totale dell'occupazione manifatturiera è piuttosto eterogeneo tra gli Stati membri. Da questo punto di vista, gli addetti diretti in Italia rappresentano "solo" il 4,4% del totale della manifattura, a fronte di quote superiori al 10% in Germania, Repubblica Ceca e Romania.

In ogni caso, è proprio la prospettiva di filiera sviluppata nel Capitolo precedente che ci permette di cogliere quale sia stata e quale sia ancora oggi la rilevanza dell'Automotive per il modello di sviluppo europeo. L'industria dell'Auto attiva infatti una complessa catena di approvvigionamento che supporta un'ampia gamma di settori: la siderurgia, la microelettronica, ma anche la gomma-plastica, il tessile e il vetro, che a loro volta mettono in moto ulteriori comparti industriali fornitori di beni strumentali per i rispettivi processi produttivi³.

L'occupazione complessivamente attivata dalla filiera – ossia considerando anche gli addetti indiretti generati negli altri comparti dell'economia (servizi ed edilizia in primis) – ammonta a 13,2 milioni di addetti, pari al 6,8% dell'occupazione su scala europea⁴. Un complesso e intricato sistema di interdipendenze industriali caratterizzato

¹ Bcg (2023), European Auto Industry Is at a Crossroads; European Commission (2024), The future of European competitiveness. Part B. In-depth analysis and recommendations. September.

² Elaborazioni Svimez su dati Comext, codice prodotto HS 87 (Vehicles other than railway or tramway rolling-stock, and parts and accessories).

³ Senza considerare l'effetto a cascata sulle attività economiche ausiliarie come concessionarie, officine e attività assicurative legate all'auto. Per un approfondimento sui settori più rilevanti per il comparto Automotive in termini di input si veda: Centro Studi Confindustria (2024). I nodi della competitività. La Crescita dell'Italia fra tensioni globali, tassi e PNRR.

⁴ Stime Acea (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles): <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2024-2025.pdf>.

Tabella 1 Addetti diretti Automotive dei primi 10 Stati membri UE (2022)

	Automotive	Var. % 2022-2021	Quota % su Automotive UE	Quota % su totale manifattura
Germania	878.850	0,7	36,2	10,9
Francia	216.627	-4,1	8,9	6,7
Polonia	212.312	0,5	8,8	7,3
Repubblica Ceca	172.064	-2,3	7,1	13,4
Italia	168.370	-0,1	6,9	4,4
Romania	160.449	-4,2	6,6	14,3
Spagna	153.060	-2,7	6,3	7,2
Ungheria	97.377	0,6	4,0	12,4
Svezia	84.650	-7,8	3,5	14,5
Slovacchia	75.776	-2,3	3,1	15,3
UE-27	2.426.040	-1,1		8,1

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Eurostat (Structural Business Statistics) per il comparto a 2 Digit C29 (Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers).

da un moltiplicatore della spesa molto elevato: gli investimenti implementati nell'Auto hanno sostenuto nel corso dei decenni l'intero tessuto produttivo europeo.

Per di più, l'Automotive ha svolto un ruolo essenziale per quanto riguarda lo sviluppo infrastrutturale europeo. L'industria automobilistica è stata il motore fondamentale per lo sviluppo delle reti stradali e autostradali, le quali facilitano gli scambi, il commercio e la mobilità, oltre ad attivare un indotto economico estremamente rilevante, attraverso l'edilizia.

Last but not least, l'Automotive è tuttora il primo comparto a livello europeo per investimenti in R&S, con 72,88 miliardi nel 2022, il 32% di tutti gli investimenti europei in R&S e il 42,2% di quelli dell'intera industria automobilistica globale⁵. L'Automotive guida processi innovativi in diversi nodi tecnologici strategici (auto elettrica, guida autonoma, biocarburanti), che definiranno il futuro economico, sociale e ambientale dell'Unione.

Ciononostante, l'industria europea sta attraversando una crisi senza precedenti, subendo il profondo processo di ristrutturazione globale del comparto, segnato da uno spostamento della domanda verso mercati terzi, dalla transizione verso la mobilità elettrica - dominata dalle produzioni cinesi - e dagli sviluppi tecnologici legati alla guida autonoma e ai software.

Come in altre filiere strategiche, anche nell'Automotive la tradizionale leadership europea è stata significativamente erosa nel corso degli ultimi decenni. La pandemia si è incaricata di ricordarci la rilevanza delle catene di fornitura e delle dipendenze dall'estero, con significativi problemi di approvvigionamento - si pensi alla crisi nel comparto innescata dalla carenza di microchip - che sono stati solo recentemente superati, ma minacciano di ripresentarsi qualora la recente introduzione di dazi sulle importazioni di veicoli elettrici cinesi dovesse innescare una ritorsione commerciale, spingendo la Cina a una stretta sulle Materie Prime Strategiche, indispensabili per la transizione all'elettrico del comparto⁶.

La vulnerabilità europea nel comparto Automotive non si esplica esclusivamente dal lato dell'offerta - in termini di eccessiva dipendenza dall'estero e concentrazione delle importazioni di beni strategici su pochi fornitori - pas-

⁵ European Commission (2024). The future of European competitiveness. Part B. In-depth analysis and recommendations. September 2024.

⁶ Cucignatto, G., Gaddi, M., & Garbellini, N. (2022). Covid-19 and industrial restructuring: what future for transnational value chains. ETUI Research Paper-Working Paper.

sando anche e soprattutto dal lato della domanda, data la rilevanza delle esportazioni verso la Cina per i costruttori europei, a partire da quelli tedeschi⁷. Se l'Automotive rappresentava nel 2023 il primo comparto in termini di contributo all'export tedesco (17% delle esportazioni complessive in valore)⁸, la Cina già nel 2020 aveva superato gli Stati Uniti come principale mercato di sbocco, tendenza che è andata rafforzandosi negli anni successivi alla pandemia.

Pechino assorbe ormai una quota intorno al 14% dell'export automobilistico tedesco⁹. Non a caso, la Germania è stata l'unica grande economia a votare contro i dazi commerciali sui veicoli elettrici cinesi proposti dalla Commissione Ue all'incontro del Coreper di inizio ottobre 2024, temendo innanzitutto una rappresaglia sui veicoli di grossa cilindrata.

Inoltre, nonostante i grandi sforzi profusi in termini di R&S, le aziende europee rischiano di perdere il contatto con la frontiera tecnologica definita in particolare dalla filiera elettrica cinese, a causa delle scelte strategiche degli scorsi decenni - con la concentrazione degli investimenti sullo sviluppo dei motori a combustione interna (Ice) - e della fortissima competizione cinese e statunitense su veicoli a batteria (Bev) e sistemi Adas (Advance Driver Assistance System). Se questo avvenisse nel primo comparto europeo per spesa in R&S, la capacità innovativa dell'Unione verrebbe seriamente messa in discussione, ancor più di quanto non lo sia già oggi, con ripercussioni strutturali sull'intero tessuto produttivo. L'"industria delle industrie"¹⁰ è dunque davanti a una sfida esistenziale nel contesto europeo, il cui esito avrà implicazioni estremamente rilevanti per l'intera economia del Continente.

Se spostiamo il focus a livello nazionale, l'Italia gioca ancora un ruolo rilevante nel comparto, specialmente nel sistema della componentistica. Allo stesso tempo, è indispensabile collocare storicamente l'evoluzione dell'industria automobilistica italiana, a partire dalla lunga crisi iniziata negli anni Novanta, che ha spinto gran parte dei fornitori e della componentistica a slegarsi dalla Fiat e a integrarsi nella filiera tedesca ed europea.

In questo contesto complesso, in cui la crisi strutturale dell'Automotive italiano incontra la più recente crisi dell'industria tedesca ed europea legata alle trasformazioni globali, il peso dell'Auto per l'economia del Mezzogiorno rimane estremamente rilevante. Nei primi nove mesi del 2024, gli stabilimenti del Sud hanno fornito l'82% delle autovetture e l'89% di tutti gli autoveicoli prodotti in Italia. Nelle regioni meridionali è presente una fitta rete di piccole e medie imprese della componentistica - carrozzeria, parti, accessori e motori, ma anche progettazione, testing e manutenzione - fornitrice dei grandi player nazionali e internazionali.

Nella prima parte del Capitolo, cercheremo di fornire una disamina della lunga crisi che ha caratterizzato la produzione del comparto nel contesto italiano. In seguito, inquadreremo la nuova crisi strutturale che ha investito l'Automotive tedesco ed europeo, alla luce della sfida cinese e della transizione all'elettrico. Infine, proveremo a delineare le conseguenze di questo complesso scenario per gli stabilimenti produttivi del Mezzogiorno e per la filiera della componentistica a monte, inquadrando le prospettive del comparto al Sud e le priorità in termini di politiche pubbliche.

10.2 La lunga crisi italiana

Il ridimensionamento dell'industria automobilistica italiana precede di gran lunga i più recenti problemi dell'industria europea, come mostrano i dati di lungo periodo sulla produzione nazionale di autoveicoli. All'esplosione del comparto nel secondo dopoguerra è seguita una prima crisi negli anni Settanta, in corrispondenza del boom del

⁷ Guarascio, D., Reljic, J., Cucignatto, G., Simonazzi, A., & Celi, G. (2024). Between Scylla and Charybdis: long-term drivers of EU structural vulnerability. *Review of Keynesian Economics*, 1 (aop), 1-29.

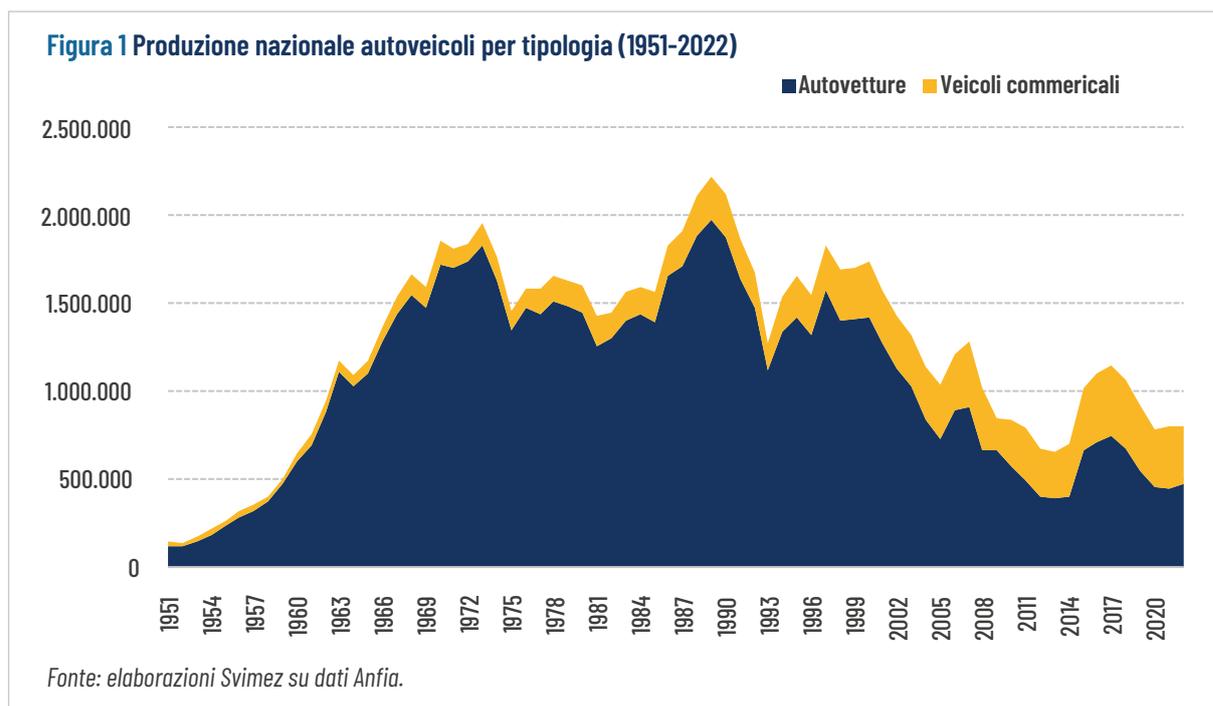
⁸ Fonte Destatis: <https://www.destatis.de/EN/Themes/Economy/Foreign-Trade/trading-goods.html>.

⁹ Database Baci. Gaulier, G. and Zignago, S. (2010), BACI: International Trade Database at the Product-Level. The 1994-2007 Version. Cepii Working Paper, N°2010-23. BibTex.

¹⁰ Drucker, P.F. (1995), *The Future of the Industrial Man*, (2nd ed.), Routledge.

costo dei carburanti e delle crisi petrolifere del 1973 e del 1979 (Fig. 1).

Al picco di 1,96 milioni di veicoli del 1973, è seguita prima una caduta verticale della produzione nazionale (500mila veicoli in meno nel 1975) che segue il rallentamento su scala globale, poi una sostanziale stagnazione accompagnata da una riorganizzazione complessiva del comparto, orientata verso i modelli di lean production e just in time, oltre a un maggior frazionamento dei modelli prodotti. Dalla metà degli anni Ottanta, tassi di crescita annua a due cifre riportarono la produzione italiana di veicoli sopra i livelli del 1973 e al picco storico di 2,22 milioni (1,97 di autovetture) del 1989.



Se inquadrano la dinamica della produzione italiana nel lungo periodo, si osserva dunque una caduta quasi ininterrotta negli ultimi 35 anni, con una perdita secca che nel 2022 si attesta a quasi 1,5 milioni in meno in termini di autoveicoli prodotti, rispetto ai massimi del 1989 (-68%). In questa parabola discendente, un colpo particolarmente duro è arrivato nel biennio successivo alla Grande crisi finanziaria, con tassi di riduzione a doppia cifra nel 2008 e nel 2009 (-20,3 e -17,6%), che hanno riportato la produzione nazionale sotto la soglia del milione, per la prima volta dal 1962.

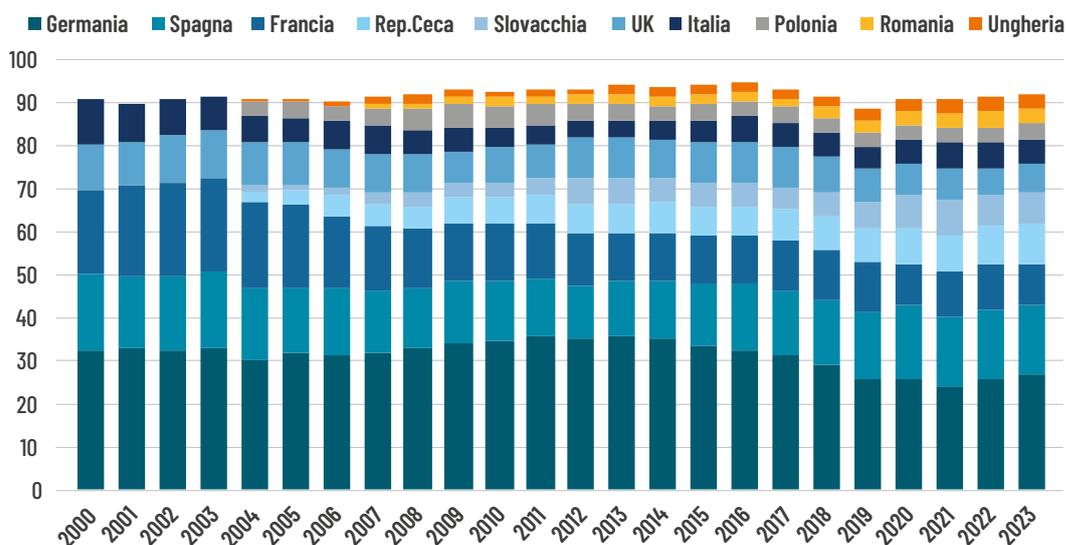
Tale target - spesso individuato come soglia minima per assicurare le economie di scala necessarie a rendere competitivo il comparto a livello internazionale - è stato recuperato tra il 2015 e il 2018, per poi essere nuovamente sfondato al ribasso nel 2019. Non a caso, tale obiettivo produttivo è stato individuato come target di medio termine delle politiche industriali nazionali per il 2030¹¹. Come vedremo, la crescita significativa registrata nel 2023 non è proseguita nel 2024, i cui dati provvisori segnano piuttosto un crollo e un allontanamento significativo dal target di un milione.

Le cause di questo ridimensionamento produttivo sono molteplici, ma vanno ricercate innanzitutto nella riconfigurazione dell'industria automobilistica europea, che ha visto un sostanziale allungamento della filiera e un incremento della partecipazione dei paesi dell'Europa orientale nella catena di fornitura, così come nella produzione finale di autoveicoli.

Se agli inizi degli anni Duemila le cinque maggiori economie (Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna) producevano da sole il 90% degli autoveicoli europei, nel 2023 tale quota è scesa al 65%. Gli ultimi decenni sono

¹¹ Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Mimit e Anfia siglano accordo strategico per la transizione del settore automotive. Ottobre 2023.

Figura 2 Composizione percentuale della produzione europea di autoveicoli per Paese (2000-2023)



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Oica.

stati caratterizzati dalla poderosa crescita dell'industria automobilistica del c.d. cuore manifatturiero centro-europeo (Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia e Ungheria)¹², imperniato sulla filiera produttiva tedesca e oggi responsabile di oltre un quarto (26,8%) della produzione europea (Fig. 2)¹³.

Il Mercato Comune, la manodopera a basso costo, la vicinanza geografica e gli incentivi agli investimenti sono alcuni dei fattori chiave alla base della crescita dell'industria automobilistica dell'Europa orientale e della parallela ristrutturazione subita dalle principali economie europee, ad eccezione della Germania. Le case automobilistiche dell'Europa occidentale e il relativo tessuto della componentistica hanno ridefinito le proprie strategie di localizzazione sull'intero spazio economico europeo, in particolare dopo l'allargamento dell'Ue del 2004, dando luogo a una nuova geografia europea dell'Automotive e a un processo di rilocalizzazione da Ovest a Est¹⁴.

L'Automotive francese è forse la prima vittima di questa trasformazione, con una caduta dei volumi produttivi di oltre 1,8 milioni tra il 2000 e il 2023 (-64%) e la riduzione della rispettiva quota europea da più del 20 a meno del 10%. L'industria automobilistica spagnola è quella che meglio è riuscita a limitare i danni, subendo una riduzione dei volumi pari a 600mila veicoli (-19%), ma mantenendo una quota pari al 16% della produzione Ue (dal 18% del 2000), che la pone al secondo posto superando proprio la Francia.

Discorso a parte merita l'industria automobilistica tedesca, che, in questo processo di riconfigurazione, ha rafforzato il proprio posizionamento nella filiera su scala europea e globale, limitando i processi di delocalizzazione alla componentistica e ai modelli di bassa gamma, mantenendo invece le produzioni finali e intermedie di alta gamma sul territorio nazionale¹⁵. Nonostante la doppia crisi che ha investito il settore nel 2009 e nel 2012, innescata dal rallentamento della domanda aggregata provocata dalla Crisi finanziaria e dalla Crisi dei debiti sovrani, la produzione di autoveicoli tedesca è cresciuta in media annua dello 0,9% tra il 2000 e il 2016, arrivando a 6,2 milioni di veicoli.

In questo quadro di rapido mutamento, tra il 2000 e il 2023, l'Italia è passata dal quinto al settimo posto per

¹² Stehrer, R., & Stöllinger, R. (2015), The Central European Manufacturing Core: What is Driving Regional Production Sharing? (No. 2014/15-02). FIW-Research Reports.

¹³ Le quote calcolate nella Figura 2 fanno riferimento al totale degli autoveicoli prodotti nell'Ue a 28 paesi, ossia considerando anche la produzione del Regno Unito dopo la Brexit. Sono stati considerati i primi 10 produttori di autoveicoli tra gli Stati membri nel 2023, che nel periodo considerato hanno contribuito complessivamente a oltre il 90% della produzione complessiva (se si esclude il 2019).

¹⁴ Frigant, V., & Miollan, S. (2014), The geographical restructuring of the European automobile industry in the 2000s.

¹⁵ Simonazzi, A., Sanginés, J. C., Russo, M. (2020), The future of the automotive industry: dangerous challenges or new life for a saturated market?. Institute for New Economic Thinking Working Paper Series n. 141.

autoveicoli prodotti in Europa, subendo il sorpasso di Repubblica Ceca (1,4 milioni, pari al 9,2% del totale) e Slovacchia (1,1 milioni, pari al 7% del totale). Gli 880mila autoveicoli prodotti in Italia nel 2023 rappresentano il 5,7% della produzione europea e poco più della metà dei volumi produttivi di inizio millennio (1,7 milioni nel 2000), quando l'industria italiana pesava più del 10% sui volumi europei.

In sintesi, l'industria automobilistica nazionale ha visto un ridimensionamento significativo, con la quota globale di autoveicoli prodotta in Italia che si è ridotta dal 2000 al 2023 dal 3 allo 0,9%.

L'Automotive continua tuttavia a rappresentare un comparto strategico in cui l'Italia vanta un discreto indice di specializzazione e un buon posizionamento internazionale, in particolare nel segmento della componentistica, a cui si associa una rilevante quota del valore aggiunto complessivo delle autovetture (75-80% e prevista in crescita)¹⁶.

Il comparto Automotive in senso stretto è composto da oltre 2.300 imprese dal fatturato complessivo superiore a 77 miliardi di euro nel 2022¹⁷. La rilevanza dell'industria automobilistica per l'economia italiana si coglie appieno adottando una prospettiva di filiera, che consente di spostare il focus sulle interdipendenze settoriali attivate dall'Automotive nazionale. La filiera estesa dell'Automotive è ancora la terza in termini di contributo all'occupazione ed incidenza sul PIL nazionale (5,5%), con un valore aggiunto di 110 miliardi e oltre 1,7 milioni di addetti¹⁸.

Allo stesso tempo, l'impatto occupazionale del ridimensionamento della produzione italiana di autoveicoli è stato intenso e costante, con una riduzione degli addetti diretti del comparto dai 203mila del 2000 ai 163mila del 2022 (-22%)¹⁹. Questo calo avrebbe potuto essere ancora più marcato, se non fosse stato in parte controbilanciato dall'integrazione della componentistica nazionale nelle catene di fornitura europee, in particolare nella filiera tedesca²⁰. Nella lunga crisi italiana, la riduzione dei volumi produttivi da parte degli stabilimenti Fiat/Fca ha spinto i fornitori dell'unico costruttore nazionale a legarsi agli altri grandi produttori europei, come mostrano, ad esempio, i dati relativi alle esportazioni.

Se nel 2023 le importazioni di autovetture valgono 32,2 miliardi (+39,7% sul 2022), superando ampiamente le esportazioni (16,9 miliardi), il valore delle esportazioni della componentistica lo scorso anno ammonta a 25,3 miliardi (+7%, pari al 4% dell'export italiano), con un saldo positivo di 5,7 miliardi. Tra i beni intermedi esportati, le parti meccaniche in senso lato rappresentano il 67,5% dell'export (17 miliardi), i motori il 15,9% (4 miliardi), i componenti elettrici e affini il 9,2% e la quota rimanente riguarda pneumatici e articoli in gomma. Il principale paese destinatario dell'export della componentistica italiana risulta la Germania (20,5% del totale), seguita da Francia (11,5%) e Spagna (7,6%)²¹.

Questa ricomposizione all'interno del settore è stata particolarmente marcata per quanto concerne le regioni del Nord, dove il peso in termini occupazionali della componentistica è oggi più rilevante sul totale del comparto rispetto a quello della produzione di autoveicoli (Tab. 2).

La quota di addetti impiegata nella produzione di carrozzerie e componenti è del 66% al Nord-Ovest e raggiunge il 70% e il 71% rispettivamente nel Nord-Est e nel Centro, dove però gli addetti complessivi sono molto meno numerosi. Diversamente, nel Mezzogiorno il segmento della produzione di autoveicoli assorbe ancora il 54% degli addetti

¹⁶ Mimit (2024), *Made in Italy 2030. Libro verde sulla politica industriale. High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union, Gear 2030 Final Report*, European Commission, 2017. Per quanto concerne gli indici di specializzazione nelle regioni del Mezzogiorno si veda il Capitolo 9.

¹⁷ Dati Istat sui Risultati economici delle imprese, riferiti al codice Ateco C29 ("Fabbricazione di Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi").

¹⁸ Elaborazioni Svimez relative al 2022 su Censimento Permanente sulle Imprese dell'Istat 2021-2022. Rispetto al Capitolo 9, qui abbiamo adottato una visione più ristretta della filiera Automotive, escludendo tutte quelle attività economiche attivate dal comparto delle infrastrutture e servizi di trasporto su gomma, per focalizzarci sulla filiera attivata dalla fabbricazione di autoveicoli.

¹⁹ Questo dato differisce lievemente da quello presentato nella Tabella 1, poiché proviene dal dataset Istat relativo a: "Occupazione regolare e irregolare per branca di attività e popolazione".

²⁰ Gaddi, M., & Garbellini, N. (2023), *The Italian Government's industrial policies in the automotive sector. International Journal of Automotive Technology and Management*, 23(1), 22-41.

²¹ Anfia (2024), *Italia. Trade Parti e componenti per Autoveicoli Gennaio/Dicembre 2023*.

Tabella 2 Addetti comparto Automotive per segmento e ripartizione (2021)

	Automotive	di cui: autoveicoli	di cui: carrozzerie, rimorchi e semirimorchi	di cui: parti ed accessori e motori
Nord-Ovest	72.801	24.760	3.827	44.213
Nord-Est	30.837	9.314	3.468	18.055
Centro	14.828	4.314	3.067	7.447
Mezzogiorno	44.062	23.683	2.061	18.318
Italia	162.528	62.072	12.423	88.033

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat relativi agli addetti delle unità locali delle imprese attive.

del settore, quota che in termini assoluti si traduce in livelli occupazionali - oltre 23 mila addetti - molto vicini a quelli registrati nel Nord-Ovest nello stesso segmento.

Se nel Mezzogiorno pesa la presenza dei grandi stabilimenti Stellantis, che nelle regioni interessate porta la quota di addetti del segmento Autoveicoli sul totale molto al di sopra della media nazionale (38%) e sempre al di sopra del 50%, alle regioni del Nord è riconducibile la quota maggioritaria degli addetti della componentistica, con Piemonte (26%), Lombardia (20%) ed Emilia-Romagna (10%) responsabili di oltre il 55% dell'occupazione nazionale in questo segmento.

Le crisi economiche che si sono succedute in Europa hanno messo in luce la solidità e la flessibilità del tessuto della componentistica italiana, specialmente del Nord, in grado di assorbire la riduzione dei volumi nazionali e sganciarsi dalla mono-committenza Fiat/Fca, attraverso un processo di internazionalizzazione e integrazione nella filiera regionale europea. Allo stesso tempo, il crescente peso della componentistica espone l'industria automobilistica italiana alle scelte strategiche delle Original Equipment Manufacturers (Oems) straniere e alle politiche industriali di altri Stati europei, una situazione tanto più grave quanto più si consideri la portata della transizione all'elettrico, che si scarica principalmente proprio sul segmento della componentistica per apparati propulsori e trasmissioni.

Da questo punto di vista, preoccupa particolarmente il rallentamento che l'industria automobilistica tedesca ha fatto registrare dal 2017 (-2,7%) e il vero e proprio crollo negli anni a cavallo della pandemia: alla riduzione significativa nel 2018 (-8,5%) è seguita una caduta a doppia cifra nel triennio successivo (-16% nel 2019; -25% nel 2020; -12% nel 2021), che hanno dimezzato i volumi produttivi, oggi a quota 3 milioni. Se il biennio 2022-2023 ha parzialmente invertito questa tendenza, con tassi di crescita rilevanti che hanno riportato la produzione sopra quota 4 milioni, la produzione di autoveicoli in Germania è ancora lontana dalla media di circa 6 milioni del periodo 2000-2016.

Le ragioni del rallentamento tedesco vanno ricercate nei più recenti sviluppi internazionali e nel crescente dominio produttivo e tecnologico cinese nella filiera dell'elettrico. Se alla crisi italiana di lungo corso dovesse aggiungersi anche una crisi di natura strutturale dell'Automotive tedesco, le ripercussioni sulla filiera nazionale, specializzata nella componentistica meccanica, sarebbero estremamente serie, senza considerare la rilevanza sistemica dell'Automotive tedesco rispetto al modello europeo orientato alle esportazioni.

10.3 La transizione all'elettrico e l'ascesa cinese

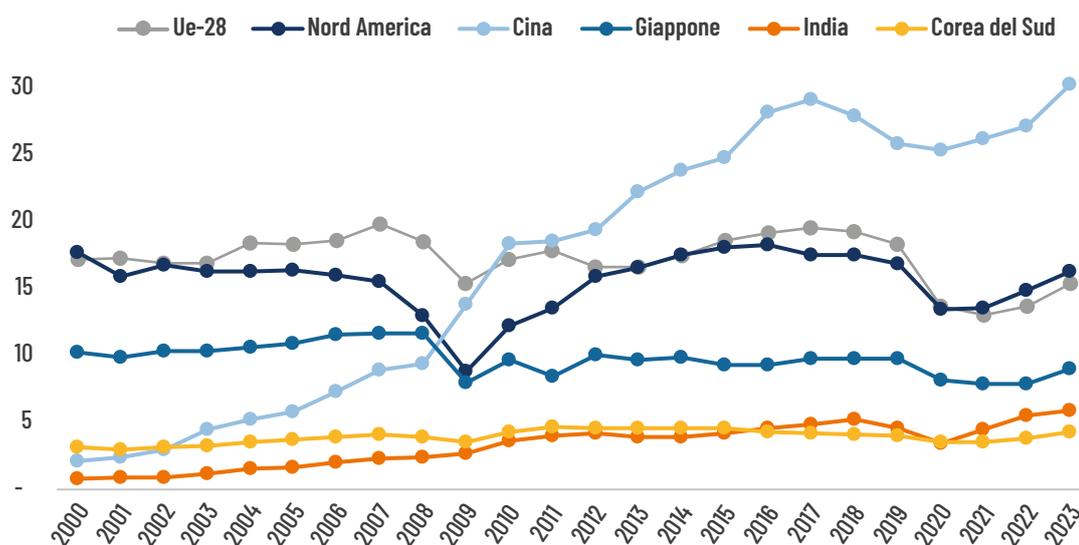
Una prima fotografia della produzione globale di autoveicoli consente innanzitutto di escludere che il rallentamento dei volumi tedeschi sia riconducibile a un rallentamento mondiale del comparto. Tra il 2000 e il 2023, la produzione globale è passata da 58 a 93 milioni di veicoli, con un tasso di crescita medio annuo del 2,4%. Se escludiamo i cali a doppia cifra del 2009 (-13%) e del 2020 (-16%), si osserva un costante aumento dei volumi produttivi

complessivi, accompagnato, tuttavia, da una formidabile ridefinizione degli equilibri globali.

Se nel 2000 la Cina produceva appena 2 milioni di veicoli pari al 4% della produzione globale, nel 2023 i volumi sono più che decuplicati (+1358%), salendo a 30,2 milioni di autoveicoli, che corrispondono al 32% della produzione mondiale (Fig. 3) e quasi alla produzione congiunta di Unione Europea e Nord America (30,5 milioni)²². D'altra parte, la produzione americana mostra un andamento declinante lungo tutto il periodo, che si aggrava durante le crisi con un bilancio complessivo negativo (-1,5 milioni di autoveicoli dal 2000), mentre quella europea (Ue-28) cresce fino ai 20 milioni del 2007 - livello che non sarà più recuperato - per chiudere nel 2023 con un saldo negativo ancor più pesante (-1,8 milioni).

Le quote relative all'Unione Europea (incluso il Regno Unito) e all'America del Nord si sono ridotte costantemente e in misura significativa, passando dal 30% di inizio millennio al 16% e al 17% del totale globale, rispettivamente. Lo stesso vale per il Giappone, che ha visto una riduzione della propria quota dal 17% al 10% del totale. Da segnalare inoltre la sostanziale tenuta della Corea del Sud intorno a una quota del 5% e la crescita significativa dell'India, passata dall'1% al 6% nel periodo considerato.

Figura 3 Produzione mondiale per paese (milioni di autoveicoli)



Fonte: elaborazioni Svimez su dati Oica.

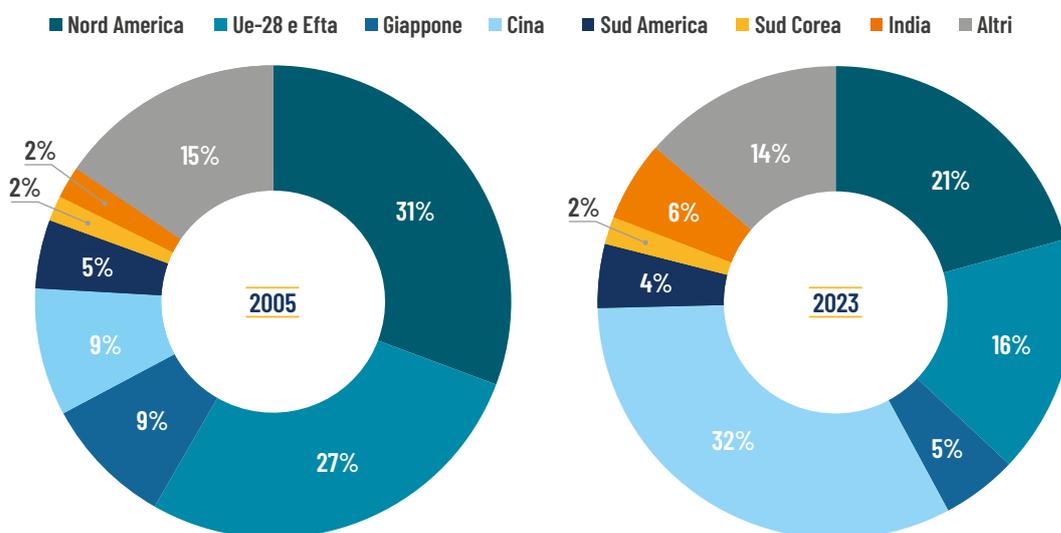
L'elemento che colpisce maggiormente della trasformazione della geografia produttiva globale è che la crescita cinese prosegue - o accelera - anche nelle fasi recessive internazionali, nel momento di maggiore difficoltà dei propri competitor. Questa dinamica si evince in particolare in corrispondenza della Grande Recessione (2009), quando i volumi cinesi sono aumentati di quasi 5 milioni di veicoli rispetto al 2007 (+55%), a fronte di una riduzione della produzione europea e nordamericana rispettivamente di 4,4 (-22%) e 6,7 milioni (-43%).

Nel nuovo scenario globale, segnato da crescenti tensioni commerciali, la vulnerabilità dell'Automotive europeo non si esplica esclusivamente dal lato dell'offerta, ma interessa anche la dimensione della domanda e l'innovazione, due aspetti inestricabilmente intrecciati, che chiamano in causa in particolar modo la transizione all'elettrico e le Materie Prime Strategiche, indispensabili ad implementarla.

Sul versante della domanda, gli smottamenti nel comparto Auto sono stati significativi, come si può osservare dalla variazione delle quote di mercato degli ultimi anni (Fig. 4). Nel 2005, l'Europa e il Nord America immatricolava-

²² Qui si fa riferimento alla somma dei veicoli prodotta nei paesi del Usmca e - diversamente dal grafico - nell'Unione a 27 paesi.

Figura 4 Quote globali del mercato dell'Auto (immatricolazioni 2005 vs. 2023)



Fonte: elaborazioni Svinez su dati Oica.

no rispettivamente 18 e 20 milioni di autoveicoli, pari al 58% del mercato mondiale, mentre la Cina faceva registrare una domanda simile a quella giapponese, circa 6 milioni di autoveicoli (9%). Nel 2023, il quadro è profondamente mutato: il mercato cinese è diventato il primo in termini di volumi – 30 milioni di immatricolazioni nel 2023 – e il mercato asiatico rappresenta oggi oltre la metà del mercato globale (54% nel 2023).

Nonostante il significativo rimbalzo del mercato europeo nel 2023 (+14%), particolarmente marcato sul segmento delle autovetture (+19%), le immatricolazioni complessive sono ancora distanti rispetto al pre-Covid (-18% sul 2019), soprattutto in Germania (-20%), Francia (-20%) e Spagna (-25%). Al di là della congiuntura negativa del 2024, quello europeo mostra le caratteristiche di un mercato maturo, con un discreto grado di saturazione, un trasporto pubblico locale sviluppato e una maggiore attenzione all'ambiente da parte dei consumatori. Tutti fattori che contribuiscono alla debolezza della domanda europea di auto.

Il mercato globale dell'Auto è un mercato in larga parte macro-regionale – automobili e veicoli commerciali sono tra i prodotti più scambiati al mondo, ma i flussi commerciali avvengono prevalentemente a livello domestico e continentale. Se la quota di veicoli di origine domestica sul totale dei venduti è estremamente eterogenea a livello globale – si va dal 17% dell'Italia al 97% della Cina nel 2022, la quota macro-regionale è decisamente più omogenea e sempre relativamente alta: la quota di veicoli di origine europea è dell'84% in Italia e Germania²³.

La natura continentale dell'industria automobilistica è in buona parte riconducibile alla rilevanza storica degli Investimenti Diretti Esteri lungo la filiera globale, i quali hanno consentito ai principali costruttori di realizzare stabilimenti all'estero per rifornire da vicino i mercati più distanti e più dinamici, evitando costi di trasporto e dazi commerciali. Di fronte a un mercato maturo come quello europeo, il massiccio spostamento del mercato globale verso la regione asiatica ha già avuto enormi ripercussioni sulla produzione europea, aumentando la rilevanza delle filiali estere dei costruttori europei in termini di fatturato e utili²⁴.

Un esempio concreto di questa tendenza ci è offerto dagli investimenti dell'industria automobilistica tedesca in Cina, che fanno da contraltare agli annunci di disimpegno in Germania. Nonostante la strategia di riduzione del rischio per le imprese in Cina recentemente introdotta dal Governo di Berlino, gli investimenti tedeschi nel I Seme-

²³ Mayer, T., Vicard, V., Wibaux, P. (2004), Will Chinese Auto Export Boom Transform into Local Production in Europe?, CEPPI Policy Brief, n. 45.

²⁴ Rispetto al tema dei dazi europei sull'import dei veicoli cinesi, oltre alle eventuali ritorsioni di Pechino sull'export tedesco si aggiunge la questione delle eventuali limitazioni cinesi agli stabilimenti dei costruttori europei localizzati in Cina.

stre 2024 (7,3 miliardi) sono già maggiori di quelli relativi all'intero 2023 (6,5 miliardi) e guidati proprio dal comparto Auto, che ha fatto registrare nuovi rilevanti progetti di investimento, tra cui il piano Volkswagen (2,5 miliardi) per l'espansione del centro di produzione e innovazione ad Hefei e quello di BMW (2,5 miliardi) per l'impianto produttivo di Shenyang²⁵. Viceversa, Volkswagen ha annunciato che il rallentamento del mercato europeo degli ultimi anni ha provocato una riduzione delle vendite di 500 mila veicoli, il quale potrebbe comportare la revoca dell'accordo coi sindacati, che dura dal 1994, e la chiusura di alcuni impianti produttivi in Germania dal 2025.

La centralità del mercato cinese spiega, peraltro, buona parte delle recenti difficoltà dei produttori europei, che negli ultimi mesi hanno visto al ribasso le previsioni sulle vendite e sugli utili, subendo pesanti perdite in borsa²⁶. Nel 2023, infatti, i costruttori non cinesi - che per decenni hanno realizzato ingenti profitti in Cina grazie alle proprie Joint Ventures - sono stati superati per la prima volta dalle case automobilistiche di proprietà cinese in termini di quote di mercato. Il 2024 si avvia a concludersi coi produttori cinesi oltre il 60% dei volumi complessivi (dal 43% del 2020) e una riduzione per tutti gli altri, a partire dai costruttori tedeschi (dal 19% del 2020 al 16% del 2024) e giapponesi (dal 16% al 12%) e ancor più severa per quanto riguarda quelli statunitensi (dal 12% al 7%) e coreani (dal 7% al 2%)²⁷.

La dinamica della domanda globale del comparto Automotive si lega strettamente anche alla questione tecnologica e, innanzitutto, alla transizione all'elettrico. Negli ultimi anni, la crescita dei veicoli elettrici a livello globale è stata significativa: nel 2023 sono state immatricolate 14 milioni di nuove auto elettriche, portando il numero totale sulle strade a 40 milioni, di cui il 70% sono veicoli a batteria, ossia completamente elettrici. Le vendite nel 2023 sono cresciute di 3,5 milioni rispetto al 2022 (+35%) e il mercato dell'elettrico è più che sestuplicato in appena 5 anni.

Se nel 2023 la quota di mercato dell'elettrico sul totale delle auto nuove è salita al 18% a livello globale dal 14% del 2022, nel contesto europeo le immatricolazioni elettriche hanno raggiunto il 22,3% - di cui 14,6% Battery Electric Vehicle (BEV) e 7,7% Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) - con quasi 2,4 milioni di vetture vendute²⁸. Se si considerano anche le auto ibride (HEV), con il 25,8% del mercato, il segmento elettrico nella sua definizione più ampia rappresenta ormai quasi la metà delle vendite europee (48,1%). D'altro canto, la crescita dell'elettrico erode le vendite dei veicoli Internal Combustion Engine (ICE), passate in Europa dal 92% del totale nel 2018 al 53% del 2022, accelerando la ridefinizione degli equilibri sul mercato.

Ancor più rilevante, la transizione all'elettrico comporta una trasformazione profonda nei processi produttivi e una riduzione significativa dei beni intermedi e della componentistica necessaria a produrre gli autoveicoli, con un impatto negativo sull'occupazione ad essa associata, tanto maggiore quanto più ci si avvicina ai modelli pure electric (i BEV)²⁹. Nel 2024, il rallentamento degli investimenti negli stabilimenti di batterie interessa tutta l'industria automobilistica europea, con lo stop all'impianto tedesco di ACC in Germania e le gravi difficoltà di Northvolt, indicando le difficoltà dei costruttori nella filiera dell'elettrico, legate alla debolezza recente del mercato elettrico dell'Ue, ma anche alla vulnerabilità europea lungo la filiera, specialmente nei segmenti upstream, con l'Ue in grado di soddisfare una quota contenuta della domanda di componenti in termini di materiali critici raffinati (litio, nichel e cobalto), catodi e anodi.

La diffusione dell'elettrico a livello globale è guidata dal mercato e dai costruttori cinesi. Nel 2024, i veicoli elettrici hanno sfondato quota 50% sulle nuove immatricolazioni cinesi, mentre il mercato europeo sta registrando un

²⁵ German investment in China soars despite Berlin's diversification drive, Financial Times, 13 Agosto 2024: <https://www.ft.com/content/339ac2c7-f570-4ec0-8753-54f431c6aa10>.

²⁶ Reuters (2024), European carmakers warn on profits in the face of weak demand and rising costs, 30 Settembre.

²⁷ Dunne, M. (2024), China Is Done With Global Carmakers: "Thanks For Coming". Dwindling Sales and Vanishing Profits. Dunne Insights.

²⁸ Iea (2024), Global EV Outlook 2024. Connell Garcia, W., Garrone, M., op. cit.

²⁹ Per un approfondimento circa le diverse tipologie di veicoli elettrici (Micro Hybrid, Mild Hybrid, Full Hybrid, Plug-in Hybrid - PHEV e BEV) e le diverse ripercussioni in termini di processi produttivi, componentistica e dunque livelli occupazionali si veda Gaddi, M., Garbellini, N. (2021), Automotive global value chains in Europe. Institute for New Economic Thinking Working Paper Series, n. 160.

lieve ridimensionamento, con le auto elettriche al 19,6% delle vendite³⁰. L'ascesa dell'auto elettrica in Cina è direttamente correlata al riequilibrio del mercato tra costruttori domestici e globali, poiché la maggior parte delle auto prodotte da Joint Venture non cinesi sono a combustione interna (85-90% nel 2023), mentre la quota di elettrici sul totale venduto dai produttori cinesi è in rapida crescita e sempre superiore al 50% dal febbraio 2023³¹.

Per di più, il massiccio spostamento del mercato domestico cinese verso l'elettrico ha aumentato rapidamente la capacità produttiva in eccesso dedicata ai veicoli tradizionali, che è destinata ad essere ridotta attraverso la chiusura degli impianti, ma rischia di essere riorientata verso la domanda estera, introducendo un'ulteriore pressione competitiva sui costruttori europei per quanto riguarda i veicoli ICE.

Sebbene il comparto Automotive dovrebbe rappresentare la roccaforte dell'Ue in termini di capacità innovativa, con le imprese Ue che investono in R&S più del doppio rispetto ai loro concorrenti giapponesi o statunitensi e più del triplo rispetto alle imprese automobilistiche cinesi³², i costruttori cinesi sono oggi in grado di definire la frontiera tecnologica, vantando un primato che interessa tutti i nodi innovativi principali nel segmento elettrico (autonomia batterie, tempi e infrastrutture di ricarica).

L'Unione Europea rischia di subire una sconfitta storica nella partita tecnologica che si gioca lungo una filiera portante della struttura produttiva continentale e del suo stesso modello di sviluppo, tanto più se consideriamo anche il ritardo europeo sul versante della transizione digitale del settore – in termini di software, guida autonoma, interfaccia uomo-macchina e sistemi di navigazione, dato il peso crescente di software e componentistica elettronica sul valore complessivo dei veicoli³³.

In questo scenario, già di per sé molto complesso, si innestano due ulteriori questioni che hanno avuto un ruolo significativo nel deterioramento del posizionamento europeo nella filiera globale: la perdita di competitività e la spinta legislativa europea verso la decarbonizzazione del settore.

La questione della competitività è legata principalmente all'esplosione dei prezzi energetici europei e all'impatto asimmetrico della crisi energetica sui grandi player globali³⁴. Nonostante la crescita delle rinnovabili nel mix energetico europeo, i combustibili fossili mantengono un'influenza sproporzionata sui prezzi all'ingrosso dell'elettricità, comportando un aumento dei costi dell'energia elettrica che si ripercuote sulla competitività industriale europea³⁵. Se lo svantaggio competitivo sui costi energetici riguarda in particolare i comparti energivori, che hanno però beneficiato di meccanismi di compensazione e linee di credito agevolate per l'efficientamento energetico, l'intero tessuto produttivo europeo ne è interessato, Automotive compreso. I costruttori europei, infatti, richiedono a gran voce analoghe misure di supporto pubblico.

Per quanto concerne le normative europee finalizzate alla riduzione delle emissioni, la recente crisi dell'Automotive europeo ha comportato la messa in discussione del bando alla vendita di veicoli endotermici in Europa dal 2035. Per il momento, il Governo tedesco ha respinto le pressioni italiane rispetto alla revisione del relativo regolamento, argomentando che un rinvio abbasserebbe gli standard ambientali e causerebbe incertezza per l'industria. Allo stesso tempo, va evidenziato che il quadro potrebbe mutare con le elezioni tedesche del 2025³⁶.

Nel breve periodo, il rallentamento del mercato elettrico europeo si lega anche all'accesso dibattito relativo alle

³⁰ European Alternative Fuels Observatory. Questa quota non tiene conto dei veicoli ibridi (HEV).

³¹ JustAuto (2024), China's car market in 2024: growth, competition and transformation. Analyst Comment, Giugno.

³² European Commission (Jrd), The 2023 EU Industrial R&D Investment Scoreboard, 2023.

³³ McKinsey stima che tale quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2030. Si Veda: Burkackoy, O., Deichmann, J., Guggenheimer, M., Kellner, M., Outlook on the automotive software and electronics market through 2030, McKinsey & Company, 2023.

³⁴ Si veda il Capitolo 11.

³⁵ Per un approfondimento si veda: Marin, A. (2024). An EU energy policy for the challenges of the twin transition of industry and open strategic autonomy. In: EU Industrial Policy Report 2024 Luiss Hub for New Industrial Policy and Economic Governance (LUHNIP).

³⁶ Il leader della Cdu – probabile prossimo partito di maggioranza relativa – si è detto favorevole a considerare l'ipotesi.

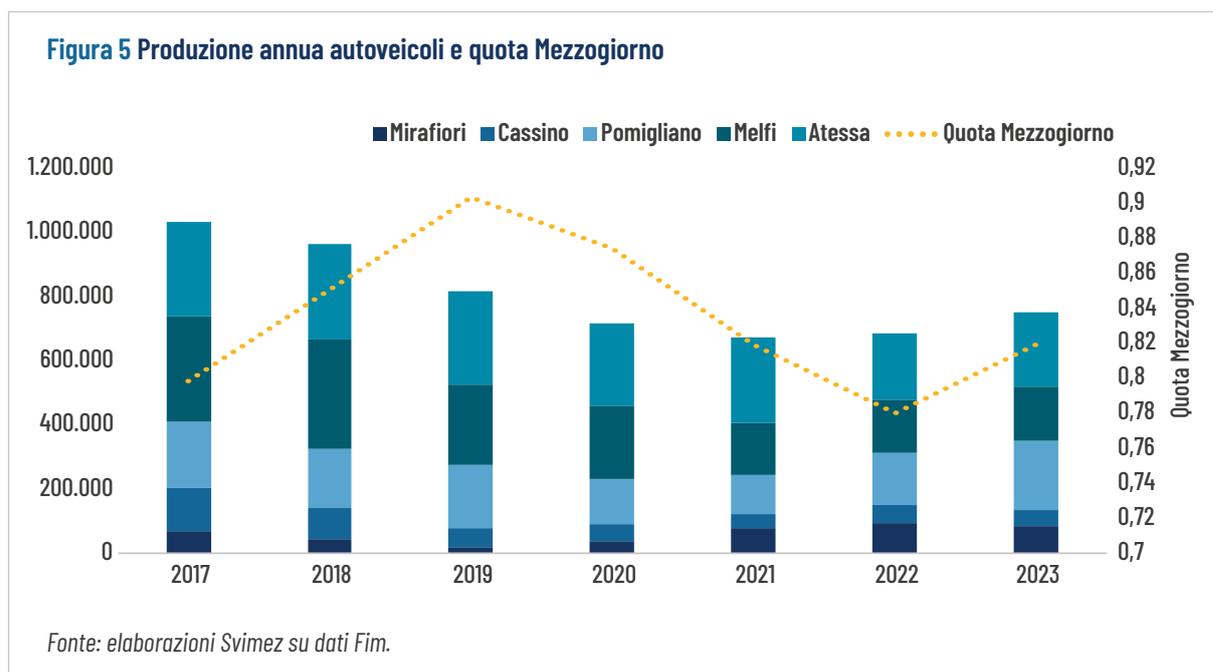
norme sulle emissioni medie per il settore. Dal 2025, il regolamento UE 2023/851 richiede una riduzione delle emissioni medie annuali delle nuove autovetture del 15% (rispetto al target del 2021), che espongono i costruttori europei a multe che, secondo stime Acea, potrebbero raggiungere una cifra compresa tra i 13 e 15 miliardi. Su questo versante, i diversi costruttori europei hanno assunto posizioni diversificate, con Renault e Volkswagen a perorare la causa di una revisione anticipata del regolamento, mentre Stellantis si è detta pronta a rispettare i nuovi obblighi e contraria a ogni ipotesi di revisione.

Infine, per quanto riguarda i dazi introdotti dalla Commissione UE sui veicoli elettrici cinesi, il Governo di Pechino ha dichiarato che sta studiando tariffe di ritorsione sulle importazioni di auto di grossa cilindrata, segmento nel quale Germania e Slovacchia, che hanno votato contro le tariffe, rappresentano quasi la metà delle importazioni cinesi. Tuttavia, ancor più delle ritorsioni cinesi sulle importazioni europee, che costituiscono una quota minoritaria delle vendite in un'industria che ha caratteristiche continentali, il problema principale per i costruttori tedeschi potrebbe essere rappresentato dalle restrizioni cinesi alle attività delle filiali tedesche sul proprio territorio.

10.4 L'Automotive nel Mezzogiorno

In questo quadro di difficoltà dell'industria europea ed italiana dell'Auto, il peso dell'industria automobilistica del Mezzogiorno è ancora molto rilevante, soprattutto se ci focalizziamo sulla fabbricazione di autoveicoli. Nel 2023, l'82% della produzione nazionale di autoveicoli (751 mila) ha avuto luogo negli stabilimenti situati a Pomigliano, Melfi, e Atessa, che hanno prodotto 615 mila autoveicoli (Fig. 5). Nello stabilimento abruzzese di Atessa, si concentra l'intera produzione nazionale di veicoli commerciali leggeri, che nel 2023 ha superato le 230 mila unità (+12% sul 2022), lontana dal picco di 400 mila unità del 2017, ma pari al 31% della produzione complessiva di autoveicoli.

Nelle regioni del Sud, si concentra dunque la presenza dei grandi impianti di produzione finale, frutto dello storico processo di "meridionalizzazione delle produzioni Fiat"³⁷, iniziato già negli anni '70. Questo tratto è particolarmente marcato in Molise e in Basilicata, dove gli addetti di Termoli e Melfi rappresentano rispettivamente l'82%



³⁷ Amin, A. (1982). La ristrutturazione alla Fiat e il decentramento produttivo nel Mezzogiorno. Archivio di Studi Urbani e regionali, 13-14, 815-56.

e il 79% del totale, mentre Campania e Abruzzo – ma anche Puglia e Basilicata – sono caratterizzate anche dalla presenza di un significativo indotto della componentistica, oltre ai poli della Val di Sangro e Pomigliano (Tab. 3).

Da un lato, la rete della componentistica del Mezzogiorno è comparativamente meno sviluppata rispetto alle regioni del Centro-Nord, componendosi principalmente di piccole e medie imprese subfornitrici dei grandi player nazionali e internazionali o di imprese multinazionali estere, le cui attività di R&S rimangono localizzate nelle sedi centrali³⁸. Dall'altro, nel 2021 la componentistica occupava ancora più di 20 mila addetti nelle regioni del Sud.

Tabella 3 Addetti comparto automotive per segmento e per regione (2021)

	Automotive	di cui: autoveicoli	di cui: carrozzerie, rimorchi e semirimorchi	di cui: parti ed accessori e motori
Piemonte	49.235	23.003	1.991	24.241
Valle d'Aosta	371	..	6	365
Liguria	1.528	67	55	1.406
Lombardia	21.667	1.691	1.775	18.201
Trentino Alto Adige	3.124	7	246	2.871
Veneto	7.541	345	1.804	5.392
Friuli-Venezia Giulia	1.541	..	388	1.153
Emilia-Romagna	18.632	8.962	1.030	8.640
Toscana	5.662	689	1.702	3.271
Umbria	1.317	103	675	539
Marche	1.739	1	210	1.528
Lazio	6.110	3.521	481	2.108
Abruzzo	11.414	6.074	411	4.929
Molise	3.057	2.497	20	540
Campania	12.204	7.629	576	3.999
Puglia	6.519	..	482	6.037
Basilicata	9.483	7.458	43	1.982
Calabria	90	..	72	18
Sicilia	1.237	20	414	803
Sardegna	58	4	43	11
Mezzogiorno	44.062	23.683	2.061	18.318
Quota Mezzogiorno su Italia	27%	38%	17%	21%
Quota segmenti nel Mezzogiorno	100%	54%	5%	42%
Italia	162.528	62.072	12.423	88.033
Quota segmenti in Italia	100%	38%	8%	54%

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat relativi al numero addetti delle unità locali delle imprese attive.

³⁸ Per un approfondimento sulle diverse specializzazioni produttive della componentistica nel Mezzogiorno si veda: Bubbico, D. (2017). Il settore della componentistica auto nel Mezzogiorno. Un'analisi esplorativa degli indotti locali degli stabilimenti centro-meridionali di assemblaggio finale di FCA. In Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017 (pp. 173-198). Edizioni Ca'Foscari.

Come abbiamo visto nel Capitolo 9, la prospettiva di filiera ci consente di inquadrare ulteriormente la rilevanza economica dell'Automotive nel Mezzogiorno. La filiera estesa nel Mezzogiorno vale quasi 13 miliardi in termini di valore aggiunto (Tab. 4), di cui più di quattro quinti in Campania (29%), Puglia (20%), Sicilia (22%) e Abruzzo (13%). Gli occupati direttamente o indirettamente riconducibili alla filiera Automotive sono circa 300mila, più della metà dei quali in Campania (30% degli addetti) e Puglia (21%), seguite da Sicilia (21%) e Abruzzo (11%). In valori assoluti, da evidenziare anche il dato occupazionale del Molise (4.779), così della Basilicata (8.224).

Tabella 4 Filiera Automotive nelle Regioni del Mezzogiorno (2022)

	Imprese	Addetti	Valore aggiunto (milioni di euro)
Abruzzo	2.187	31.714	1.606
Basilicata	881	8.224	336
Calabria	2.045	18.689	668
Campania	7.738	88.207	3.656
Molise	583	4.779	203
Puglia	6.719	63.699	2.609
Sardegna	2.302	21.002	885
Sicilia	6.766	61.691	2.791
Mezzogiorno	29.221	298.005	12.754

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Istat - Censimento permanente delle Imprese 2021-2022.

Data la rilevanza dell'Automotive per il tessuto industriale e occupazionale del Mezzogiorno, le recenti difficoltà dell'industria automobilistica nazionale ed europea destano particolari ragioni di preoccupazione. Dopo la crescita del 2023 (+9,6%), nei primi nove mesi del 2024 la produzione di autoveicoli italiana si è fermata a 387 mila unità, con un crollo del -32% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Gli stabilimenti del Mezzogiorno forniscono l'89% degli autoveicoli prodotti in Italia, ma perdono più di 100 mila unità (-25%). Con tutta probabilità, il 2024 si chiuderà sotto la soglia del mezzo milione di autoveicoli, riportando la produzione nazionale ai livelli del 1959.

La situazione è particolarmente grave per il Mezzogiorno, non solo per lo stabilimento di Melfi, che ha visto una perdita di quasi 90 mila unità (-62%), ma anche perché tutti gli stabilimenti - compresi Pomigliano (-6%) e Atesa (-10%), in crescita nella prima parte dell'anno - sono entrati in territorio negativo, con cali che interessano sia gli autoveicoli che i veicoli commerciali. Rispetto ai livelli del 2019, la riduzione dei volumi è ancora più severa, per Pomigliano (-8%), ma soprattutto Atesa (-32%) e Melfi (-73%).

Tabella 5 Produzione di autoveicoli negli stabilimenti italiani nei primi nove mesi dell'anno (2024 e 2023)

Stabilimento	Regione	2023	2024	Var. %
Mirafiori	Piemonte	70.365	22.240	-68%
Modena	Emilia-Romagna	910	220	-76%
Cassino	Lazio	37.686	19.710	-48%
Pomigliano	Campania	149.513	141.290	-6%
Melfi	Basilicata	142.362	54.240	-62%
Atessa	Abruzzo	166.927	149.900	-10%
Mezzogiorno		458.802	345.430	-25%
Totale		567.763	387.600	-32%

Fonte: elaborazioni Svimez su dati Fim.

Ad aggravare il quadro, i vertici di ACC – joint venture di Stellantis, Mercedes e Total – hanno sospeso l'investimento da oltre 2 miliardi per la realizzazione della gigafactory per la produzione di batterie a Termoli, che avrebbe dovuto occupare circa 2 mila addetti. I fondi del Pnrr che vi erano stati destinati (250 milioni circa) attraverso contratto di sviluppo sono stati dirottati altrove, a causa dell'impossibilità di spenderli entro il 2026³⁹.

Il significativo ridimensionamento produttivo di Stellantis ha già avuto e avrà pesanti ripercussioni sui livelli occupazionali, portando allo sciopero generale del comparto Automotive proclamato dai sindacati di categoria nell'ottobre 2024. Se dal 2014 si stimano circa 11 mila addetti in meno nel complesso degli stabilimenti Stellantis, nel solo 2024 sono previste quasi 4 mila uscite con incentivazione all'esodo, a fronte del blocco delle assunzioni.

Nella sola Melfi, le incentivazioni all'uscita dal 2021 hanno riguardato 1.700 persone, riducendo l'occupazione nello stabilimento a poco più di 5.400 addetti (prima della pandemia erano più di 7 mila). Questa situazione complessiva si ripercuote sull'intero indotto, anche extra-regionale, dato che lo stabilimento fa leva su una rete di componentistica diffusa nei vicini territori di Puglia e Campania, oltre ad attivare una rilevante migrazione lavorativa dalla Calabria.

Per quanto riguarda Pomigliano, lo stop previsto da Stellantis per novembre e la produzione dal 2025 della Panda mild hybrid presso lo stabilimento serbo di Kragujevac rischiano di spiazzare la produzione dello stabilimento che finora ha tenuto maggiormente in termini di volumi e occupazione⁴⁰. Per di più, i circa 2 mila addetti ancora occupati a Termoli producono motori prevalentemente destinati a rifornire proprio lo stabilimento di Pomigliano, rischiando di vedersi coinvolti in un eventuale ridimensionamento dei volumi campani. A fronte della capacità produttiva di Termoli in termini di motorizzazioni ibride, Stellantis ha deciso di portare tutte le motorizzazioni presso lo stabilimento francese di Tremery-Metz, al punto che alcuni addetti molisani sono in trasferta presso tale stabilimento.

Data la crisi del comparto, il biennio 2023-2024 è stato segnato da un confronto acceso tra il Governo italiano – il Mimit in particolare – e Stellantis, circa le cause della crisi, le misure da adottare e le responsabilità dell'unico grande costruttore presente in Italia. Se il Ministero ha rimproverato in diverse occasioni a Stellantis di non mantenere i propri impegni rispetto al target di 1 milione di veicoli entro il 2030, Stellantis – attraverso il suo AD Tavares – ha sostenuto che il trend della produzione segue necessariamente quello della domanda, in forte rallentamento in Italia e in Europa, suggerendo di finanziare incentivi pubblici agli acquisti di autoveicoli, introdotti a giugno 2024 dal Governo.

Se spostiamo il focus sulle dinamiche del mercato interno, gli ultimi dati sulle immatricolazioni (Tab. 6) ci dicono che il mese di agosto è stato caratterizzato da un marcato rallentamento (-13%), dovuto proprio alla fine dell'effetto incentivi, che si è concentrato sui mesi di giugno (+15%) e luglio (+5%), consentendo allo stesso tempo alle immatricolazioni di rimanere in territorio positivo nei primi otto mesi dell'anno (+3,8% sul 2023).

I dati di settembre hanno confermato il trend di rallentamento (-11% sullo stesso mese del 2023), portando le immatricolazioni dei primi nove mesi poco al di sopra quota 1,2 milioni, riducendo ulteriormente il margine di crescita rispetto allo stesso periodo del 2023 (+2,1%). Se la dinamica del mercato non dovesse subire scossoni, il consuntivo a fine anno potrebbe attestarsi intorno a 1,6 milioni di nuove immatricolazioni, con una crescita moderata sul 2023 (1,56 milioni), sebbene ancora al di sotto dei livelli del 2019 (-18,5%).

La modesta crescita delle immatricolazioni complessive è diversificata a seconda del marchio preso in considerazione. Se ci focalizziamo sul Gruppo Stellantis⁴¹, si segnala una riduzione significativa delle immatricolazioni ad agosto e settembre 2024, con un calo rispettivamente pari al -32% e -34% rispetto agli stessi periodi del 2023. Nei primi nove mesi dell'anno, le immatricolazioni del Gruppo si sono attestate di poco sopra alle 365mila, con un calo del -6% rispetto alle quasi 390mila del 2023, che ha ridotto la quota di mercato di Stellantis dal 33% del 2023 al 31% del 2024.

³⁹ ACC ha dichiarato che sta procedendo con le sue attività di R&D per la produzione di nuove celle meno costose e più efficienti, ma solo a inizio 2025 dovrebbe avere pronto un nuovo tipo di batterie da fornire a Mercedes e a Stellantis, così da poter finalmente avviare gli investimenti

⁴⁰ Il modello Panda prodotto a Pomigliano è un modello micro hybrid, dunque meno elettrificato.

⁴¹ Qui abbiamo considerato le immatricolazioni dei marchi riconducibili a Stellantis (Alfa Romeo, Citroen, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot).

Tabella 6 Immatricolazioni auto in Italia, gen-ago 2024 (numero di veicoli e var.%)

Marche	Ago 2024	Ago 2023	Var.%	Gen-Ago 2024	Gen-Ago 2023	Var.%
Fiat	4.756	8.547	-44,4	110.595	116.590	-5,1
Toyota	5.941	4.885	21,6	82.148	61.219	34,2
Volkswagen	5.148	5.567	-7,5	79.625	83.058	-4,1
Dacia	4.941	4.257	16,1	66.667	58.049	14,8
Renault	4.126	3.367	22,5	58.624	50.816	15,4
Peugeot	3.648	3.859	-5,5	53.795	57.555	-6,5
Audi	3.639	3.529	3,1	48.461	45.883	5,6
Jeep	3.139	3.381	-7,2	47.761	48.798	-2,1
Ford	3.609	3.955	-8,7	47.454	56.550	-16,1
BMW	3.809	2.961	28,6	47.008	38.740	21,3
Altre	26.365	35.479	-26,0	438.309	423.349	4,0
Totale	69.121	79.787	-13,4	1.080.447	1.040.607	3,8

Fonte: elaborazioni Svimez su Mit.

L'Ad Stellantis durante la recente audizione parlamentare ha sostenuto che se l'Italia fosse in grado di fornirgli un milione di clienti, Stellantis sarebbe in grado di centrare il target di un milione di autoveicoli prodotti in Italia. Se osserviamo i dati, tuttavia, ci rendiamo conto che il rallentamento delle vendite del Gruppo in Italia non è tale da spiegare il crollo dei volumi produttivi. Per di più, a prescindere dagli incentivi e dalla recente debolezza della domanda, la riduzione delle immatricolazioni del Gruppo avviene nel quadro di un mercato nazionale che dovrebbe chiudere l'anno in positivo.

Stellantis sta gradualmente perdendo quote del mercato italiano, mentre la produzione dei modelli più rilevanti è stata delocalizzata, minacciando i volumi produttivi nazionali e l'occupazione negli stabilimenti e nell'indotto. La presenza di un unico costruttore sul territorio rappresenta un unicum a livello europeo e ha costituito fino a oggi un limite alla capacità del Governo italiano di influenzare lo sviluppo del comparto nazionale, che fa registrare una quota del venduto di origine domestica tra le più basse d'Europa (17% contro il 19% della Francia e il 31% della Germania).

Un'ultima considerazione riguarda lo sviluppo infrastrutturale indispensabile rispetto alla crescita del mercato elettrico nazionale e meridionale. La diffusione delle colonnine di ricarica, oltre a essere eterogenea tra gli Stati membri dell'Ue, risulta estremamente differenziata a livello regionale: oltre la metà delle infrastrutture di ricarica pubbliche si concentrano nel Nord Italia (58%), il 19% nelle regioni del Centro e solo il 23% nel Mezzogiorno⁴². Senza un adeguato sviluppo infrastrutturale, difficilmente la penetrazione dei veicoli elettrici potrà aumentare in Italia e al Sud, a prescindere dagli incentivi pubblici alla domanda.

10.5 Le prospettive

La transizione all'elettrico e il processo di digitalizzazione stanno trasformando l'industria automobilistica globale, ridefinendo gli equilibri produttivi e tecnologici. Se raffrontiamo i dati sull'evoluzione della produzione e della domanda globale non osserviamo la tanto temuta invasione del mercato europeo da parte dei costruttori cinesi, i quali stanno beneficiando piuttosto della poderosa crescita del proprio mercato interno. Allo stesso tempo, c'è il timore che la transizione all'elettrico possa tradursi in una crescita delle quote di mercato cinesi in Europa, a causa

⁴² Motus-E. Le infrastrutture di ricarica a uso pubblico in Italia. Quinta edizione, 2024.

del significativo vantaggio tecnologico accumulato lungo la filiera elettrica.

Nella prospettiva delle multinazionali europee, quello cinese è un mercato irrinunciabile, dove si determineranno i futuri trend di consumo, produzione e innovazione. Per sopravvivere in quel mercato sono stati programmati ingenti investimenti, mentre non si esclude un ridimensionamento degli stabilimenti produttivi in Europa.

D'altra parte, la capacità degli Stati europei di governare le trasformazioni del comparto Automotive e di gestire le ripercussioni occupazionali ed ambientali è limitata - dato l'abbandono della programmazione pubblica e delle politiche industriali verticali negli ultimi decenni - ed eterogenea, vista la variegata capacità fiscale a disposizione. Le politiche pubbliche finora implementate hanno sortito effetti temporanei, senza intervenire sui problemi strutturali. Senza adeguate politiche industriali finalizzate allo sviluppo della filiera dell'elettrico, gli incentivi alla domanda rappresentano un palliativo, di cui beneficiano soltanto i costruttori.

La richiesta italiana di istituire un Fondo europeo per la filiera e per i consumatori che acquistano vetture elettriche prodotte in Europa, secondo il principio del local content, è un primo passo nella giusta direzione, ma non è sufficiente. Se l'obiettivo è il rilancio dell'industria automobilistica in Europa e la difesa dell'occupazione e dell'indotto, è necessario un deciso cambio di paradigma che passa innanzitutto da un piano strategico dell'Unione Europea - l'unica dimensione in grado di garantire le economie di scala necessarie e il coordinamento e degli interventi - finalizzato a rilocalizzare la produzione, colmare il gap tecnologico e garantire l'adeguato sviluppo infrastrutturale.

Dal punto di vista del divario di competitività, le misure sull'energia a supporto della filiera - come la proposta di includere il settore tra gli energivori - possono rappresentare una soluzione di breve termine, ma è indispensabile intervenire sulla struttura dei prezzi, aumentando l'autonomia energetica europea in termini di approvvigionamenti e riformando la struttura del mercato dell'elettricità e il meccanismo di determinazione dei prezzi, in particolare il sistema di tariffazione marginale.

Alla crisi di lungo corso dell'Automotive italiano, segnata da un ridimensionamento della produzione di autoveicoli e dall'integrazione della componentistica nazionale nella filiera tedesca, si interseca una nuova crisi di dimensione europea. Nel caso italiano, la rilevanza delle politiche pubbliche è oggi ancora più marcata, considerato il crescente disimpegno dell'unico costruttore nazionale rispetto al mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali, che ha portato negli ultimi mesi a uno scontro anche con le imprese della componentistica.

Se questo processo sarà lasciato a sé stesso, le ripercussioni sull'economia e sul sistema produttivo italiano saranno rilevanti, specialmente nel caso del Mezzogiorno, la cui filiera è ancora legata a doppio filo con gli stabilimenti Stellantis. Nel breve periodo, la rilocalizzazione dei modelli strategici - a partire da quelli di largo consumo, come la Panda - giocherà un ruolo cruciale rispetto alla difesa della filiera meridionale. Nel generalizzato rallentamento del mercato elettrico (BEV e PHEV) europeo, le produzioni mild hybrid potrebbero fornire il tempo necessario a sviluppare sul territorio la produzione di batterie e la relativa filiera, così come un'adeguata infrastruttura di ricarica.

Se allarghiamo l'orizzonte temporale, il potere negoziale dello Stato può aumentare solo grazie all'ingresso di nuovi attori sul territorio nazionale. L'ingresso di costruttori esteri e la produzione - non il mero assemblaggio - di veicoli elettrici può rappresentare una opportunità di sviluppo per il Mezzogiorno e non solo un'operazione di carattere difensivo, anche al fine di recuperare terreno sul versante dell'innovazione e delle catene di fornitura delle batterie.