



E-mobility Industry Survey

ABSTRACT- La transizione della filiera della mobilità e il ruolo delle politiche industriali

Report realizzato in collaborazione con
GIORGIO PRODI e FEDERICO FRATTINI



University
of Ferrara

MOTUS



CONFINDUSTRIA ANCMA
Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori



E DIPARTIMENTO
DI ECONOMIA
E MANAGEMENT



EXECUTIVE SUMMARY

L'**elettrificazione della mobilità** è una sfida industriale e culturale straordinaria. La realtà dell'elettrificazione è oggi ancora molto limitata, ma nei prossimi anni il potenziale della transizione dalla mobilità tradizionale alla mobilità elettrica dovrà essere massimizzato.

Questo report propone una prima evidenza della **realtà della transizione**. L'analisi considera inoltre il ruolo delle politiche industriali, un ruolo non scontato.

Abbiamo somministrato un questionario a numerose imprese della filiera della mobilità, e svolto alcune interviste di approfondimento. Le interviste sono andate al cuore della Motor Valley emiliana, mentre abbiamo raccolto **122 questionari su scala nazionale**, riuscendo a utilizzarne **ben il 63% per un'esplorazione quantitativa**. I fornitori di primo livello di piccole e medie dimensioni attivi nell'ambito della componentistica rappresentano la tipologia prevalente di rispondenti. Ciononostante, le risposte permettano di cogliere tutta l'eterogeneità e la **complessità della filiera**.

Per meglio identificare le trasformazioni in corso, abbiamo costruito una matrice di transizione della filiera dalla mobilità tradizionale a quella elettrica. Ci siamo basati sulla rilevanza dei due business per ciascun rispondente con riferimento ai fatturati dichiarati.

La matrice di transizione identifica quattro tipologie prevalenti di imprese. Queste quattro tipologie costituiscono lenti per osservare le dinamiche della transizione: gruppi composti di imprese per strategie, opportunità, e avanzamento nella transizione.



La **transizione della filiera dalla mobilità tradizionale alla mobilità elettrica** è già realtà.

Numerosi rispondenti hanno infatti già attivato linee produttive dedicate. Altri, invece, non ancora, suggerendo come, allo stato dell'arte, la transizione si caratterizzi per una combinazione di elementi nuovi e tradizionali.

Le imprese che stanno sperimentando una transizione più lenta sono più frequentemente quelle operanti nell'ambito della componentistica, in particolare le imprese di piccola e media dimensione. Tuttavia, la transizione appare più avanzata per i fornitori di primo livello.

Ricerca e sviluppo e formazione delle risorse umane emergono come fattori fondamentali che alimentano la transizione, e si svolgono secondo modalità collaborative lungo la filiera.

Da un lato, le imprese maggiormente impegnate nella transizione sono quelle più frequentemente impegnate in **progetti di R&S sulla mobilità elettrica**, e a livelli più avanzati di maturità tecnologica. I clienti sono i principali partner di questi progetti, ma emerge pure l'importanza delle relazioni con soggetti esterni come università e centri di ricerca.

Dall'altro lato, la formazione sull'e-mobility è solitamente aperta a tutti i dipendenti, spesso anche a quelli di altre aziende della filiera. A formare i dipendenti sono spesso altri dipendenti.

Anche le **politiche industriali hanno un ruolo rilevante nella transizione**. Le imprese che si stanno più rapidamente ri-specializzando nella mobilità elettrica, infatti, hanno spesso unità o risorse umane dedicate a intercettare le opportunità create dal policy maker.

Gli strumenti di politica industriale possono essere cruciali per la transizione, se ben indirizzati

La nostra indagine suggerisce che, assieme alle attività di R&S e alla formazione, le politiche industriali risultano essere un fattore **fondamentale** per la transizione della filiera dalla mobilità tradizionale alla mobilità elettrica. Tuttavia, l'impatto delle politiche industriali **non è scontato**.

A fare la differenza, infatti, sembra essere più la destinazione e la modalità di impiego delle risorse messe a disposizione che la mera possibilità di accedere agli strumenti.

Ciò suggerisce che, in futuro, **priorità** precise declinate in una serie di focus dettagliati potrebbero incrementare l'efficacia delle politiche industriali nel sostenere la transizione.

I livelli a cui sembra più opportuno agire sono tre:

1

RICERCA DI BASE dentro e fuori la filiera con l'obiettivo di avanzare alcune tecnologie critiche, affermare alcuni standard di riferimento, e ridurre l'incertezza che mina l'efficacia e il successo degli investimenti industriali.

2

RICERCA APPLICATA soprattutto dentro la filiera, impegnata in progetti dai tempi contenuti e orientata a risultati di più breve periodo.

3

ISTRUZIONE E FORMAZIONE, con l'ambizione di creare un'offerta numericamente adeguata di professionalità capaci di applicare e sviluppare le tecnologie che caratterizzano la transizione e, allo stesso tempo, di valorizzare tutto il patrimonio della filiera.



MOTUS-E, ANFIA, ANIE, ANCMA: **RACCOMANDAZIONI**

- Istituzione di un **tavolo di lavoro** che si occupi seriamente dell'**analisi** e della **valutazione** degli strumenti di politica industriale e di supporto alle imprese per accompagnarle nella transizione e riconversione.
- Apertura di una collaborazione e dialogo con l'**Agenzia delle Entrate** e **Invitalia** per la condivisione dei **dati consuntivi** sull'andamento delle misure, per capire quali vengono utilizzate di più e quali sono più efficaci, al fine di agevolare l'orientamento delle scelte future al riguardo e proporre meccanismi di semplificazione.
- **Aumento del contributo per ricerca & sviluppo (soprattutto di base), innovazione e formazione 4.0**, per noi validi strumenti per incoraggiare l'investimento privato, sostenere la competitività delle imprese e per favorirne i processi di transizione verso l'elettrico.

- Potenziare i **dottorati industriali** per l'inserimento di figure altamente specializzate, soprattutto nelle imprese del settore automotive con un focus particolare sulla mobilità elettrica e la digitalizzazione della mobilità, estendendo lo sgravio fiscale per l'assunzione a fine ciclo fino a un massimo di 8000 euro ciascuno.
- Gran parte della formazione ai dipendenti è svolta da esperti interni alle aziende. Crediamo utile mettere in campo una **defiscalizzazione dell'assunzione di personale esperto (under 35)** che favorisca il trasferimento di know-how tecnologico e l'upskilling e il reskilling interno per favorire la transizione all'elettrico.
- **Ripensare agli attuali meccanismi di supporto**, nei casi di piccole e medie imprese, che non sempre hanno capienza fiscale per poter beneficiare del credito d'imposta, mettendo in campo, ad esempio, contributi anticipati o a fondo perduto per l'avvio di progetti di riconversione produttiva.
- Utilizzo della **formazione ITS** (formazione tecnica post-diploma non universitaria) per l'upskilling e **incentivazione fiscale** per il reskilling dei lavoratori, creando nuovi percorsi professionalizzanti sulla mobilità elettrica e digitalizzazione della mobilità.
- **Supporto informativo** per accompagnare le piccole e medie imprese per accedere ai fondi, ad esempio, tramite voucher per pagare dei professionisti esperti.
- Estensione territoriale dei perimetri dei **Contratti di sviluppo**, riduzione delle soglie di investimento per l'accesso alla misura per favorire la partecipazione delle PMI, introduzione di meccanismi di flessibilità per salvaguardare la liquidità delle imprese e aumento delle percentuali di cofinanziamento degli investimenti di riconversione delle linee produttive.
- Introduzione di strumenti fiscali per agevolare le aggregazioni tra imprese e la crescita dimensionale delle aziende.
- Estensione temporale dei finanziamenti ottenuti (es. Garanzia Italia) a 15 anni per poter gestire al meglio eventuali investimenti/ristrutturazioni