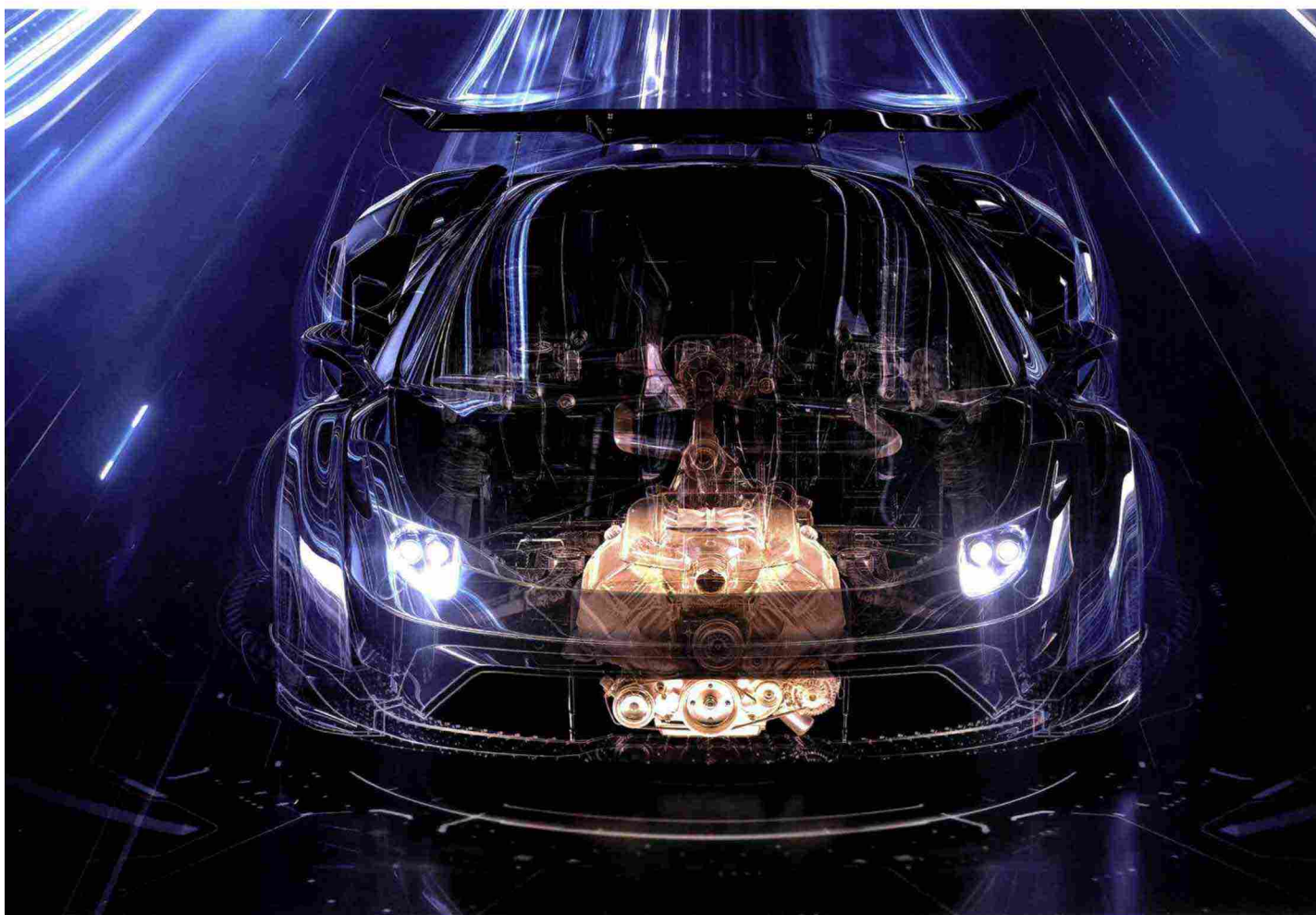


SCENARI

Il futuro della mobilità

L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE HA DELINEATO IL FUTURO DELLA MOBILITÀ IN UN DOCUMENTO CHE RACCHIUDE SFIDE, OBIETTIVI E RACCOMANDAZIONI PER PROMUOVERE LO SVILUPPO DEL SETTORE

Elio Boschiazzo



Un veicolo moderno è composto da oltre 30.000 parti, tra componenti e sistemi che richiedono una visione globale nella gestione delle catene di fornitura e delle relazioni commerciali. Nello specifico i costruttori di componentistica per l'automotive hanno un ruolo decisivo nel contribuire a sostenere l'innovazione e i programmi europei di riduzione delle emissioni, attraverso l'adozione di pratiche di economia circolare e una gestione responsabile delle reti di approvvigionamento. Questi, in sintesi, alcuni dei punti evidenziati nel Manifesto sulla Sostenibilità diffuso nei mesi scorsi da CLEPA l'Associazione europea della componentistica automotive. Abbiamo intervistato Emanuela Pregolato dell'Area economica e internazionalizzazione di ANFIA per approfondire in che direzione sta andando questo settore che è uno dei pilastri dell'economia italiana ed europea.

L'Associazione europea della componentistica automotive (CLEPA) ha presentato il Manifesto sulla Sostenibilità. Quali sono i punti chiave delineati nella roadmap?

Il settore della componentistica automotive svolge un ruolo centrale nella transizione sostenibile della mobilità in Europa. La roadmap delineata nel Manifesto sulla Sostenibilità di CLEPA individua le principali sfide e opportunità per il comparto – che costituisce il cuore dell'innovazione tecnologica nel settore – e si basa su quattro pilastri strategici che lo guideranno verso una mobilità più sostenibile: azione per il clima, economia circolare, catena di approvvigionamento responsabile, transizione equa. Il primo pi-



Emanuela Pregolato

Area economica
e internazionalizzazione di ANFIA

lastro sta ad indicare che la riduzione delle emissioni di CO₂ è una priorità, da perseguire attraverso tecnologie avanzate per la decarbonizzazione, il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo di soluzioni innovative per i veicoli del futuro. Il secondo ha a che fare con la promozione del riciclo e riutilizzo dei materiali per la riduzione dell'impatto ambientale. L'industria della componentistica si impegna ad aumentare l'uso di materie prime seconde e a ridurre gli sprechi lungo l'intero ciclo di vita del prodotto. Il terzo pilastro sottolinea l'impegno a garantire una filiera produttiva sostenibile, attenta alla tutela dei diritti umani, alla riduzione dell'impatto ambientale della supply chain e alla creazione di un ecosistema industriale resiliente. Il quarto pilastro, infine, si propone di supportare i lavoratori nella trasformazione del settore, investendo in formazione, sviluppo delle competenze e inclusione sociale. L'obiettivo è garantire che la transizione verso la mobilità elettrica e sostenibile non lasci indietro nessun operatore della filiera. Entro il 2030, l'industria dovrà coinvolgere annualmente il 5% dei lavoratori in percorsi di aggiornamento e riqualificazione (up-skilling e re-skilling). Questi elementi costituiscono la base per una trasformazione sostenibile dell'industria automotive, con il contributo attivo di tutti gli attori coinvolti.

In questo percorso i fornitori di componentistica hanno un ruolo decisivo nel promuovere l'innovazione: come si legge nel documento il 75% del valore di un veicolo è costituito proprio dalle sue parti e sistemi. In quest'ottica i produttori che voi rappresentate su quali priorità stanno investendo?

La transizione ecologica impone scelte strategiche che i produttori di componentistica stanno già affrontando. Le principali aree di investimento riguardano l'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità elettrica o di altre soluzioni di mobilità sostenibile: sviluppo di batterie avanzate, motori elettrici più efficienti, sistemi di recupero energetico e materiali leggeri per ridurre i consumi; lo sviluppo di soluzioni sostenibili nei processi produttivi: ottimizzazione delle linee produttive con tecnologie a basso impatto ambientale, riduzione delle emissioni industriali e maggiore utilizzo di energia rinnovabile; digitalizzazione e Industria 4.0, con l'adozione di soluzioni digitali, come l'intelligenza artificiale e l'Internet of Things (IoT), per migliorare l'efficienza dei processi e ottimizzare la produzione; la formazione e riqualificazione professionale, con investimenti volti a garantire un'adeguata transizione verso le nuove tecnologie e le nuove competenze richieste dal settore.

Nelle scorse settimane la Commissione Europea ha reso note le prime indicazioni del piano d'azione dell'UE per l'automotive. Dal vostro punto di vista quali sono le misure e azioni urgenti per ridisegnare il percorso di transizione da qui al 2035?

La Commissione Europea ha delineato un piano d'azione per il settore automotive con l'obiettivo di rendere la transizione più sostenibile ed equilibrata. Dal nostro punto di vista, è prioritario introdurre maggiore flessibilità nella regolamentazione. Pur mantenendo il target al 2035, è fondamentale garantire un approccio graduale e multi-tecnologico, con incentivi per lo sviluppo di tecnologie ibride e soluzioni alternative. Neutralità tecnologica e condizioni di investimento competitive sono i punti cardine per raggiungere gli obiettivi fissati dalla transizione, come sottolineato anche da Benjamin Krieger, Segretario Generale di Clepa. Rite-

PUR MANTENENDO
IL TARGET AL 2035,
È FONDAMENTALE
GARANTIRE UN
APPROCCIO GRADUALE
E MULTI-TECNOLOGICO,
CON INCENTIVI PER
LO SVILUPPO DI
TECNOLOGIE IBRIDE E
SOLUZIONI ALTERNATIVE

SCENARI

Il contributo dell'industria automobilistica all'UE

Perché l'Europa deve rimanere un hub per la produzione, l'innovazione e l'occupazione

I prodotti creati dai fornitori del settore automobilistico forniscono soluzioni di mobilità essenziali che favoriscono la prosperità sociale ed economica e sono fondamentali per la fornitura di beni e servizi, garantendo che le necessità quotidiane raggiungano sia i consumatori sia le imprese.

75%

of the value of a vehicle comes from its parts, components, and systems

€30b

are invested yearly in research and development

+39k

new patents are registered each year

32%

of total R&D investment in the EU comes from automotive, making the sector the top private investor

1.7m

direct jobs generated across the EU

€26.7b

trade surplus generated in 2023

CLEPA Sustainability Manifesto

niamo necessario prevedere programmi di incentivazione sia per la produzione che per l'acquisto di veicoli elettrici, armonizzando le politiche di sostegno nei vari Stati membri al fine di favorire una domanda stabile e prevedibile di veicoli a basse emissioni. Il sostegno offerto, quindi alla produzione europea, si realizza rafforzando la capacità produttiva dell'Europa per componenti chiave come batterie, semiconduttori e materiali strategici, riducendo la dipendenza da fornitori extraeuropei. Un altro elemento fondamentale è un adeguato sviluppo delle infrastrutture di ricarica, accelerando la creazione di un network capillare di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, garantendone un accesso equo e diffuso su tutto il territorio europeo. Infine, è fondamentale destinare risorse adeguate alla transizione industriale, ovvero supportare la riconversione degli stabilimenti e la riqualificazione dei lavoratori, con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sociale della trasformazione.

Il comparto automotive è uno dei pilastri della manifattura europea. Allo stato attuale quali sono le principali criticità che sta affrontando il settore, in particolare la filiera?

Il comparto automotive europeo sta affrontando alcune sfide cruciali. In primis una transizione tecnologica complessa, in quanto l'adozione della mobilità elettrica richiede investimenti massicci - molte aziende della componentistica rischiano di trovarsi in difficoltà senza un adeguato supporto finanziario e normativo - e una ridefinizione dell'intera catena produttiva, con possibili impatti sull'occupazione e sulla competitività del sistema industriale stesso. La produzione di batterie e semiconduttori, ad esempio, ci rende dipendenti da materie prime critiche perché dipende da risorse come litio, cobalto e terre rare, spesso importate da Paesi extraeuropei con dinamiche geopolitiche com-

plesse. La transizione alla mobilità elettrica, inoltre, procede a ritmi differenti nei vari Paesi europei, creando incertezze per le aziende e rendendo necessarie strategie di adattamento differenziate. Questo avviene in un contesto internazionale in cui la competizione tra i player è sempre più accesa: l'industria europea deve affrontare la crescente concorrenza di produttori asiatici e americani, che beneficiano di politiche industriali aggressive e incentivi governativi consistenti. In conclusione, l'industria della componentistica è pronta a svolgere un ruolo da protagonista nella transizione sostenibile dell'automotive, ma per garantire una trasformazione efficace è fondamentale un approccio equilibrato, che combini innovazione, sostenibilità, competitività e tutela dell'occupazione. La collaborazione tra istituzioni, imprese e lavoratori sarà determinante per costruire il futuro della mobilità europea. ●