

LA VISIONE, LA STRATEGIA E IL POSIZIONAMENTO DEL GRUPPO VOLKSWAGEN

- Europa casa del Gruppo Volkswagen > 500.000 dipendenti in 17 Stati membri dell'UE
- Oltre 6.000 dipendenti diretti in Italia > non solo aziende commerciali (come Volkswagen Group Italia) ma anche impianti produttivi, gioielli del panorama industriale italiano come Ducati, Italdesign e Lamborghini.
- Gruppo Volkswagen può essere competitivo solo se l'Europa è competitiva.
- Pertanto sosteniamo la visione della UE > supportiamo Fit for 55 e gli obiettivi del Regolamento CO2. anche se ci sono margini di miglioramento attuabili con correzioni e maggiore flessibilità.
- Investiamo su portafoglio prodotti e business collegati e "abilitanti" che in futuro diverranno sempre più importanti: infrastruttura, produzione batterie, riciclo, digitalizzazione.
- Per raggiungere questi traguardi: stanziati a livello mondiale 120 MLD nel periodo 2023-2027.
- Accogliamo quindi con favore l'iniziativa della Commissione Europea per un dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica.

Entrando nell'analisi del documento UE ci concentriamo su 3 tematiche ritenute fondamentali

TRANSIZIONE PULITA & DECARBONIZZAZIONE

- Consideriamo che l' e-mobility sia la strategia più efficiente per la decarbonizzazione del trasporto su strada e l'unica che ci permetta di mantenere la competitività a livello globale.
- In UE lo sviluppo del mercato elettrico rimane però inferiore a ipotesi e ambizioni politiche di quando è stata approvata la regolamentazione sulla CO2 nel 2019.
- Ragioni del ritardo: COVID, guerra in Ucraina, prezzi energia, crisi dei semiconduttori, inflazione, frammentazione dell'infrastruttura di ricarica, abolizione incentivi all'acquisto, mancanza di una vera politica industriale per l'automotive a livello comunitario.
- Riteniamo pertanto utile rivedere il Regolamento CO2 mediante meccanismi che ne garantiscano una maggiore flessibilità di applicazione:
 - Concordiamo con la visione della Commissione di variare il raggiungimento dei target emissivi fissati per il 2025 andando a calcolarli su media 3 anni > Processo già in atto.
 - Concordiamo nell'anticipare la revisione del Regolamento CO2 (già a piano nel 2026).
 - Apriamo alla vendita di veicoli PHEV (Ibridi plug in) e REEV (Elettrici con range extender) sempre se alimentati con CNF (Carbon neutral fuels) anche dopo il 2035.
- La standardizzazione della metodologia per il calcolo dell'impronta di CO2 nel settore automobilistico deve essere appropriata, equa ed armonizzata a livello globale.
- Appoggiamo la visione di programmi volti a introdurre incentivi all'acquisto, o "leasing sociale":
 - No a regole comunitarie che non tengano conto della specificità di ogni mercato.
 - Sì budget comunitari dedicati e adeguati alle sfide in atto.

- Sì norme a salvaguardia della produzione europea > proponiamo l'introduzione di un ECO-SCORE europeo per accesso a incentivi/leasing sociale in linea con quanto fatto in Francia.
- Sosteniamo proposta di decarbonizzazione delle flotte aziendali. Fondamentale sarà lavorare sui recepimenti nazionali tenendo conto delle specificità di ciascun mercato.
 - A tal proposito a livello italiano è inutile parlare di decarbonizzazione delle flotte aziendali senza una revisione della fiscalità auto. È urgente un riallineamento fiscale con il resto dell'Europa, coinvolgendo anche il MEF.

Cosa fare nel nostro paese:

- lavorare su detraibilità IVA allineandola a quella europea (100% vs il 40% che abbiamo in deroga)
- agire sulle soglie di deduzione ed ammortamento per le vetture a basse emissioni (BEV+PHEV)
- introdurre una defiscalizzazione della ricarica domestica
- Aumentare l'infrastruttura di ricarica pubblica mediante aumento degli obiettivi AFIR: almeno 3 kW di capacità di ricarica di nuova installazione per ogni autovettura BEV di nuova immatricolazione.
- Rafforzare rete elettrica per poter rispondere a sfide future come > crescita punti e ricarica bidirezionale.

COMPETITIVITÀ, RESILIENZA E COMMERCIO

- Industria automotive e la sua catena del valore sono profondamente interconnesse su scala globale.
- Siamo da sempre a favore del libero commercio ma essenziale una concorrenza leale e basata su regole chiare in particolare con Cina e Stati Uniti.
- Cina è leader nella tecnologia delle batterie:
 - serve cooperazione nella lavorazione delle materie prime e la fornitura di materiali anodici e catodici
 - favorire investimenti cinesi nell'UE a patto che:
 - serve favorire il trasferimento di know-how all'UE
 - serve il vincolo all'utilizzo di filiere locali
 - serve garantire partecipazioni di maggioranza europee in joint venture con partner cinesi (esattamente come avviene in Cina per gli europei)
- Stati Uniti eccellono nel software e nella guida autonoma:
 - disaccoppiamento dalla Cina e creazione di un ecosistema USA-UE, cercando di limitare la proliferazione di normative e leggi differenti tra Nord America ed Europa.
- L'Europa deve riacquistare competitività:
 - Costruendo catene del valore integrate, dalle materie prime alle batterie. Serve istituire Fondi UE dedicati tanto per materie prime che per batterie e serve incoraggiare il coordinamento tra i fondi nazionali disposti a tali scopi.
 - Supportando l'accesso alle materie prime per batterie per le aziende europee a costi preferenziali tramite investimenti azionari in aziende di estrazione mineraria, raffinazione e riciclaggio.

- Riducendo i periodi massimi di approvazione per tutti i progetti per materie prime strategiche in Europa. Quelli imposti dal Critical Raw Materials Act dovrebbero essere lo standard per tutti.
- Strutturando i futuri finanziamenti comunitari a copertura tanto dei costi operativi (Op-Ex) che dei costi di investimento (Cap-Ex). Un approccio basato solo su Cap-Ex non è più sufficiente. Tale approccio può aiutare a garantire e trasformare i posti di lavoro durante la transizione. Abbiamo bisogno di finanziamenti Op-Ex anche per la produzione europea di celle per batterie. Questa strategia si è dimostrata efficace negli Stati Uniti e dovrebbe essere adottata in Europa.
- Riducendo i costi energetici per rendere la produzione sostenibile > da una politica energetica nazionale a una vera Unione Europea dell'energia > prezzi dell'energia più bassi possibili e competitivi in tutti gli Stati membri > favorendo sviluppo e competitività gigafactory in UE.
- Eliminando normative e burocrazia eccessive per ridurre i costi operativi e attrarre investimenti > pensiamo a CBAM strumento introduce diverse sfide, come obblighi di segnalazione eccessivi e costi di conformità significativi, nonché problemi relativi alla capacità dei fornitori di fornire dati affidabili. La metodologia di calcolo dell'impronta di CO2 non è attualmente armonizzata, il che porta a incertezza nella conformità
- Riformando le regole sugli aiuti di Stato integrandovi la trasformazione del settore automobilistico:
 - per supportare non solo nuovi progetti ma anche la trasformazione dei siti produttivi esistenti, indipendentemente dalla loro ubicazione > salvaguardia occupazione e competenze.
- Garantire nascita produttori di apparecchiature europei per la produzione di celle/batterie e promuovere una rete industriale europea.

INNOVAZIONE & TECNOLOGIE FUTURE

- Gruppo VW sta evolvendo da produttore di veicoli tradizionali a fornitore di mobilità intelligente integrata.
- Per avere successo serve un ecosistema UE competitivo nel campo della digitalizzazione > attirare talenti
- Abbiamo identificato 6 aree chiave su cui i decisori politici devono lavorare:
 - Ripensare l'approccio al finanziamento dell'innovazione e stabilire un'iniziativa di R&I pubblico-privata per l'industria automobilistica > PPP (partenariato pubblico privato) > decisori politici e l'industria dovrebbero unire le forze per definire insieme quali progetti perseguire e progettare congiuntamente le condizioni quadro appropriate per realizzarli.
 - Sostenere il software defined vehicle > come tecnologia fondamentale per la competitività europea migliorando le condizioni quadro per lo sviluppo software e modernizzando di la regolamentazione vigente. Ciò garantirà una distribuzione stradale tempestiva e attirerà i migliori sviluppatori e programmatori.

- Portare avanti lo sviluppo della guida autonoma e la sua creazione di valore. Ciò richiede misure di finanziamento mirate, come sussidi per investimenti e costi operativi, e quadri giuridici chiari.
- Creare una strategia a 360 gradi sui dati per i veicoli connessi, basandosi sull'attuale quadro normativo esistente. Data Act ottima base di partenza anche se servono ulteriori interventi negli atti delegati per favorirne una piena attuazione.
- Stabilire un ecosistema dei semiconduttori in tutta Europa per ridurre la dipendenza dai paesi terzi (nel settore automobilistico, la domanda assoluta di semiconduttori triplicherà in tutto il mondo entro il 2030 a causa della guida autonoma e connessa e dell'elettrificazione).
Il Chips Act è stato un passo importante nella mobilitazione degli investimenti, ma sono necessarie ulteriori azioni.
- Adottare il regolamento Standard Essential Patents. Allo stesso tempo, l'industria deve definire congiuntamente altre tecnologie cruciali per la produzione di automobili e promuovere l'innovazione, nonché garantire un'impronta europea minima per fermare l'attuale perdita di know-how nella catena di fornitura.