Strategia per l'industria automobilistica europea

Position Paper

INTRODUZIONE

L'industria automobilistica è un pilastro storico della prosperità europea, con significativi contributi occupazionali, economici e innovativi. Il settore rappresenta il 7% dell'occupazione dell'UE (13 milioni di posti di lavoro), l'8% del PIL, il 30% della spesa per la ricerca e lo sviluppo, un gettito fiscale di 400 miliardi di euro.

Da sempre motore dell'economia europea, il settore automotive attraversa oggi una trasformazione epocale. Transizione ecologica ed energetica, elettrificazione dell'auto, rivoluzione digitale, nuove esigenze dei consumatori ne stanno accelerando progresso ed evoluzione ad una velocità senza precedenti.

Nuove catene del valore e nuovi concorrenti esteri stanno trasformando profondamente lo scenario. È oggi la Cina a dominare il mercato automobilistico globale. La Cina è leader nei veicoli elettrici, rappresentando il 30% delle vendite globali e definendo nuovi standard di produzione.

ABBRACCIARE IL PROGRESSO

Renault Group accoglie con favore il dibattito che si sta aprendo sull'automobile e sulla strategia europea. Tuttavia, questo non deve portarci a tornare al punto di partenza, voltando le spalle al progresso che, nell'auto, per una grande parte, è rappresentato dall'elettrico.

- In termini ambientali, le auto elettriche sono migliori di quelle a combustione interna: nel 2030, l'impronta di carbonio dalla culla alla tomba di un'auto elettrica prodotta e utilizzata in Europa sarà del 70% inferiore a quella di un'auto termica.
- L'industria europea è pienamente impegnata in questa transizione. Sta investendo 250 miliardi di euro nei veicoli elettrici e sta lanciando 86 modelli elettrici tra il 2024 e il 2026!

Pertanto, tornare indietro sui veicoli elettrici non è un'opzione. Significherebbe rimanere indietro nella corsa all'innovazione.

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

È opportuno, comunque, ricordare che il nemico non è una tecnologia o un'altra, ma la CO₂. Abbracciando la neutralità tecnologica per ridurre le emissioni di CO₂, l'Europa può favorire soluzioni innovative, tecnologicamente avanzate ed efficienti. Può sfruttare tecnologie immediatamente disponibili e compatibili con le infrastrutture esistenti e le consuetudini dei consumatori.

Ad esempio, anche se meno efficienti rispetto ai veicoli 100% elettrici (BEV), i veicoli ibridi plug-in (PHEV) e range extender (EREV) sono tecnologie valide. Un'auto endotermica emette 60 tonnellate di CO₂ sul suo ciclo di vita. Un BEV emette solamente 20 tonnellate. PHEV ed EREV emettono 30 tonnellate.

Carburanti a basso contenuto di carbonio (come biofuels e e-fuels) possono, inoltre, costituire una soluzione complementare per la riduzione delle emissioni di CO₂ dell'attuale parco circolante.

GUARDARE LA REALTÀ: PER UN "NUOVO APPROCCIO CO₂ EQUIVALENTE"

Il metodo di misura delle emissioni dal serbatoio alla ruota ha mostrato i suoi limiti. È un approccio parziale, che ignora una parte del calcolo di emissioni.

Sarà sempre più vero:

- Nel 2019, con circa il 100% di mix di veicoli endotermici, la fase di utilizzo rappresentava più dell'80% delle emissioni di CO₂ dell'intero ciclo di vita.
- Invece, con un mix di veicoli elettrici dell'80%, le emissioni nell'uso rappresenteranno solamente il 30%. L'approccio attuale, dunque, si concentrerebbe solamente sul 30% del problema.

La proposta è che l'Europa adotti un nuovo approccio "CO₂ equivalente", più oggettivo e completo che guardi le emissioni di CO₂ oltre la fase di utilizzo.

STRATEGIA INDUSTRIALE E GOVERNANCE

Per troppo tempo, l'approccio europeo si è limitato ad accumulare regole, scadenze e sanzioni, spesso in modo poco coerente. Ma di fronte al cambiamento in atto, questo non può funzionare.

La transizione verso la mobilità elettrica si configura come una sfida sistemica per l'industria automobilistica europea, con un impatto su materie prime, catene di approvvigionamento, infrastrutture. Un veicolo elettrico, ad esempio, ha il doppio dei semiconduttori rispetto a un'auto a combustione e il 70% dei costi dei suoi materiali è imputabile a nuovi componenti.

L'Europa necessita dunque di una strategia industriale e di governance olistica, coordinando tutti gli attori della catena del valore, dalle miniere di estrazione al riciclo, per creare un business case sostenibile per tutti. Si auspica a tal fine:

- l'istituzione di uno sportello unico per regolare le normative e promuoverne la coerenza;
- l'adozione di un approccio che guardi all'intera catena del valore in modo olistico: dalla diplomazia delle materie prime per garantire approvvigionamenti al miglior costo, fino allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica.

FLESSIBILITÀ E VELOCITÀ

L'industria automobilistica europea deve essere flessibile e veloce per affrontare le sfide attuali. Oggi non è così.

Come sottolineato dal rapporto Draghi, ad esempio, il regolamento sulle emissioni di CO₂ (CAFE) è stato sviluppato nel 2019 sulla base di dati del 2016. Nel frattempo, hanno avuto luogo una pandemia, il ritorno della guerra in Europa, il ritorno dell'inflazione, l'emergere della Cina come campione automobilistico...

La quota di auto elettriche nel mercato nel 2024 si è limitata al 13,6% nell'UE. Per rispettare i target del regolamento, questa quota dovrebbe essere almeno del 20%. Nonostante lo scenario fosse chiaro, le flessibilità sono state introdotte solo a maggio 2025.

SOSTENERE UN APPROCCIO COLLABORATIVO IN EUROPA

La regolamentazione può trasformarsi in uno strumento strategico, per rendere l'industria più competitiva ed efficiente.

In particolar modo, l'Europa dovrebbe sostenere la standardizzazione di normative come ha fatto la Cina negli ultimi 15 anni. Ad esempio:

- Il 70% del costo dell'architettura software – quindi cose che non sono visibili e che non fanno alcuna differenza per il cliente – potrebbe essere messo in comune, aumentando competitività e velocità di adattamento.
- Armonizzare le regole della mobilità tra le 200 maggiori città europee consentirebbe di migliorare l'efficienza, ridurre i costi e beneficiare delle dimensioni che spesso mancano all'Europa di fronte ai suoi grandi concorrenti.

SOSTENERE IL MERCATO

Il mercato automobilistico europeo rimane debole:

- L'Europa è l'unico dei grandi mercati mondiali a non essere ritornato ai livelli pre-covid (-18% 2024 vs 2019).
- L'età media degli acquirenti di auto nuove è aumentata da 47 anni nel 2005 a 56 anni oggi.
- Il prezzo dei veicoli è aumentato del 60% negli ultimi 20 anni. Questo fattore, unito alla perdita del potere d'acquisto, influenza negativamente la decarbonizzazione.
- Il parco circolante è obsoleto: 250 milioni di veicoli in Europa con età media di oltre 12 anni (era meno di 10 anni nel 2015).

È necessario in particolar modo sostenere l'acquisto di auto elettriche con un piano strutturale e fondi europei dedicati:

- Contributi stabili all'acquisto.
- Introduzione di un criterio di ecoscore per accesso alle agevolazioni (mutuabile dall'esperienza francese).

- Misure a sostegno della decarbonizzazione delle flotte, che rappresentano oltre il 50% del mercato e un utilizzo intensivo dei veicoli.
- Accelerazione dello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, la cui diffusione procede 7 volte più lentamente del necessario.

Anche sotto il profilo del mercato, quindi, la transizione dell'auto necessita di un approccio sistemico, senza tralasciare l'importanza di accompagnare il consumatore in questa transizione, con una comunicazione coerente che crei fiducia e rassicurazione. Questa è una responsabilità comune dei costruttori e delle autorità pubbliche.

ENERGIA COMPETITIVA

Per migliorare la competitività del settore automobilistico, il tema del costo dell'energia è determinante. Oggi i costi di produzione dei veicoli in Europa sono superiori del 30% rispetto alla Cina. L'elettricità costa il doppio rispetto alla Cina e il triplo rispetto agli Stati Uniti.

L'Europa deve garantire energia a basse emissioni e a prezzi competitivi:

- Tariffe energetiche più convenienti (€50/MWh).
- Creazione di zone economiche "green", sul modello delle zone economiche speciali, ad esempio nelle aree industriali italiane, con agevolazioni anche nelle tariffe energetiche, facendone poli di attrazione per le imprese e i loro investimenti.

SOSTENERE L'INNOVAZIONE

L'innovazione è cruciale per la competitività europea. Attualmente, l'attività di ricerca e sviluppo dell'Europa è solo la metà di quella degli Stati Uniti, i regolamenti assorbono il 25% delle attività di R&S e il costo del fallimento è 10 volte superiore in Europa rispetto agli Stati Uniti. Si suggerisce di:

- Semplificare il calendario normativo, raggruppando le normative che riguardano il settore auto in lotti, garantendo che i nuovi requisiti normativi si applichino solo alle omologazioni nuove e non a quelle esistenti e istituendo una task force per valutare la coerenza normativa.

FARE L'AIRBUS DELLE PICCOLE AUTO ELETTRICHE

Per ridurre l'impatto del trasporto, non si dovrà solo viaggiare in elettrico, ibrido o idrogeno. Si dovrà scegliere di viaggiare con veicoli più compatti e leggeri. Il segmento delle piccole è stato il più penalizzato dalle regolamentazioni, tanto da rendere molto difficile produrre veicoli compatti in maniera redditizia. L'offerta e il segmento si riducono:

- il prezzo di ingresso al mercato del nuovo è aumentato del 60% in 10 anni;
- tra il 2015 e il 2030, il prezzo di una Clio sarà cresciuto del 40%!

Oggi gli europei fanno fatica ad acquistare auto di piccole dimensioni: l'età media del parco auto è passata da 9,5 anni nel 2015 a 12,5 anni nel 2024. Per le piccole auto del segmento A, l'età media è addirittura di 14 anni.

Questo fenomeno frena i progressi nella decarbonizzazione e spiega anche in buona parte la delocalizzazione delle fabbriche automobilistiche nel sud del Mediterraneo e nell'est dell'Europa. E spiega anche perché la Francia, l'Italia e la Spagna, un tempo grandi produttori di automobili, si sono svuotate.

Si può rispondere a questa situazione fornendo un quadro favorevole alla produzione e all'acquisto di piccole auto elettriche in Europa. La proposta è di creare un segmento di piccole auto elettriche concepite per l'uso quotidiano (meno di 4 metri, limitate a 110 km/h, con batterie da 30 kWh) che beneficino tra l'altro di:

- un quadro fiscale favorevole,
- facilitazioni nei parcheggi nelle città,
- obblighi normativi specifici.

Il quadro potrebbe essere ancora più favorevole per auto derivanti da una collaborazione europea.

L'Europa potrebbe così spuntare tutte le caselle: decarbonizzazione, competitività, posti di lavoro europei, autonomia strategica riducendo il fabbisogno di materie prime, meno congestione in città, capacità di accelerare il rinnovo della flotta e ridurre le emissioni di CO₂ e inquinanti...

L'occasione perfetta per l'Europa di tornare all'attacco!

RENAULT GROUP

Forte della complementarità delle sue quattro Marche (Renault, Dacia, Alpine e Mobilize), Renault Group è in prima linea nel reinventare la mobilità, proponendo ai propri clienti soluzioni sostenibili e innovative.

Presente in 114 Paesi, Renault Group ha generato nel 2024 un fatturato pari a 56,2 miliardi di euro e venduto 2,3 milioni di veicoli. Riunisce oltre 98.000 dipendenti che incarnano nella vita quotidiana la sua "ragion d'essere", affinché la mobilità avvicini le persone le une alle altre.

Pronto a raccogliere le sfide su strada, ma anche nelle competizioni, Renault Group è impegnato in una trasformazione ambiziosa e generatrice di valore, incentrata sullo sviluppo di tecnologie e servizi inediti, e su una nuova gamma di veicoli ancora più competitiva ed elettrificata.

In linea con le sfide ambientali, l'obiettivo del Gruppo è di raggiungere la neutralità carbonica in Europa entro il 2040.

Per maggiori informazioni: <https://www.renaultgroup.com>.

RENAULT GROUP IN ITALIA

Nell'ambito della strategia di Renault Group, l'Italia riveste un'assoluta centralità, grazie a:

- una solida presenza commerciale, con la propria filiale (Renault Italia), la banca del Gruppo (brand commerciale: Mobilize Financial Services) e una rete di concessionarie, siti vendita e punti d'assistenza, per un totale di circa 8.000 posti di lavoro;
- un forte ecosistema di 300 fornitori per un totale di acquisti in Italia di 1 miliardo di euro l'anno, con una crescita costante prevista fino a 1,6 miliardi nel 2030;
- partnership strategiche per accelerare la transizione energetica, come la recente acquisizione, da parte di Renault Group, tramite Mobilize, di una quota significativa di Free To X, filiale di Autostrade per l'Italia e leader della rete di ricarica rapida lungo le autostrade.