

# ***Brevi note di analisi sui piani di sostegno del settore automotive presentati dai Governi di Francia, Germania e Spagna (agosto 2020)***

***Matteo Gaddi***

## **Il caso francese**

Il Governo francese ha definito un piano industriale molto forte per rilanciare l'industria automobilistica nazionale.

Il *Piano di sostegno dell'automobile per un'industria verde e competitiva* si inserisce in un percorso tracciato da tempo dal Governo francese, come ulteriore tassello di una strategia più ampia che, a seguito della crisi Covid-19, viene ulteriormente rafforzata e accelerata.

### **Le azioni precedenti**

Come anticipato, il Governo francese aveva già definito una serie di azioni riferite al settore automotive che nel recente Piano vengono richiamate:

- Il Contratto della filiera automobile, firmato nel 2018 tra Stato e filiera. Ha contrattualizzato gli impegni reciproci attorno a 4 assi strategici di cui dovrebbe essere protagonista il settore dell'automotive (con il supporto del Governo): essere attore della transizione energetica, creare l'ecosistema dei veicoli autonomi da sperimentare su larga scala, anticipare l'evoluzione dei bisogni e delle competenze, rafforzare la competitività. Nell'ambito di questa azione, il bonus per il veicolo elettrico è stato mantenuto a 6.000 euro; inoltre lo Stato ha finanziato un programma di sperimentazione di veicoli autonomi per una spesa di 40 milioni di euro;
- Un Accordo di Impegno e Sviluppo dell'Impiego e delle Competenze (EDEC) per la filiera dell'automobile. Firmato il 12 aprile 2019, per una durata di tre anni, tra lo Stato e i settori della Metallurgia, della Plastica e della Gomma, è finalizzato ad aiutare le imprese ad adattarsi ai cambiamenti che interessano il loro settore;
- Il Piano "Produrre in Francia le automobili di domani". Lanciato nel febbraio 2019, ha consentito di definire un progetto franco-tedesco per le batterie per auto;
- Un piano di sostegno focalizzato sulla subfornitura della filiera – annunciato da Bruno Le Maire, ministro dell'Economia e delle Finanze, il 2 dicembre 2019. Estende e amplia il piano diesel con nuove azioni per sostenere l'intero settore delle forniture automobilistiche durante il periodo di trasformazione;
- Uno strumento nazionale e territoriale di anticipazione e di monitoraggio delle difficoltà dei subfornitori dell'automobile, istituito con le Regioni;
- Un invito ai subfornitori del diesel a presentare proposte per la diversificazione industriale, con un sostegno prolungato e allargato al loro processo di trasformazione, lanciato nel gennaio 2020. Una dozzina di progetti sono in corso di istruttoria;
- Un'offerta di supporto messa in campo da Bpifrance e la Plateforme automobile (PFA), composta da diversi moduli in grado di rispondere ai diversi bisogni delle imprese: gestione della tesoreria, diagnostica strategica, performance operativa.

Il settore dell'auto francese ha già beneficiato delle prime misure d'urgenza messe in campo dal Governo:

- 295 milioni di euro di prestiti garantiti dallo Stato (PGE) sono stati accordati alle imprese del settore;
- Il Gruppo Renault beneficerà del dispositivo di prestito garantito dallo Stato per 5 miliardi di euro, per coprire i propri bisogni di tesoreria a breve termine;
- 1475 stabilimenti industriali del settore automotive hanno chiesto la disoccupazione parziale (chômage partiel) per 248.500 lavoratori, per un ammontare di centinaia di milioni di euro.

Inoltre il Governo francese intende garantire il suo sostegno attraverso prestiti garantiti dallo Stato, e mobilitare i prestiti del Fondo di Sviluppo Economico e Sociale (FDES) e gli anticipi rimborsabili: questi interventi sono pensati, in particolare, per sostenere le imprese in difficoltà.

Quindi si tratta di interventi ad ampio raggio: una strategia che coinvolge l'intera filiera dell'automobile (il Contratto di Filiera con i 4 assi strategici); un piano di sviluppo delle competenze (EDEC) che coinvolge anche i principali settori industriali legati all'automotive; il progetto franco-tedesco di produzione di batterie per i veicoli elettrici (che consentirà alla Francia di ospitare un grande stabilimento di produzione); un piano di sostegno alle imprese di sub-fornitura; strumenti di monitoraggio di possibili situazioni di crisi e di supporto alle imprese; e un ampio ventaglio di prestiti, finanziamenti e altri strumenti finanziari.

Il recente Piano del Governo francese si inserisce quindi in questo contesto, e risponde a tre obiettivi: 1) rinnovare il parco automobilistico a favore di veicoli puliti; 2) investire per produrre in Francia i veicoli del futuro; 3) sostenere le imprese in difficoltà e proteggere i lavoratori.

Vediamo nel dettaglio di cosa si tratta, indicando sia gli obiettivi che si intendono perseguire, sia gli strumenti di intervento previsti e i relativi finanziamenti.

### **Rinnovare il parco automobilistico**

Questo obiettivo combina misure di diversa tipologia: incentivi all'acquisto e premi di conversione; precise direttive governative di rinnovo delle flotte automobilistiche delle autorità pubbliche; la realizzazione di infrastrutture di ricarica per le propulsioni alternative (elettrico).

#### *Incentivi e direttive per i rinnovi delle flotte*

Per incoraggiare l'acquisto di veicoli elettrici è stato rafforzato il meccanismo del bonus. Il bonus per i veicoli elettrici (costo massimo del veicolo 45.000 euro) è aumentato a 7.000 euro per i privati e a 5.000 euro per le flotte aziendali. Viene introdotto un bonus di 2.000 euro per l'acquisto di veicoli ibridi plug-in (PHEV) di prezzo non superiore a 50.000 euro, sia per le persone fisiche che per le persone giuridiche.

Per queste misure, il finanziamento statale è di 535 milioni di euro.

Il Piano prevede misure specifiche per incoraggiare la conversione (Premio di conversione) dei veicoli, per trasformare la flotta francese in direzione di veicoli meno inquinanti, in particolare tramite misure di rottamazione. A tal fine vengono ampliati i requisiti di reddito per poter accedere a questi strumenti, in modo da arrivare a coinvolgere i tre quarti della popolazione. Vengono altresì allargati i criteri della rottamazione (comprendendo anche i veicoli a benzina immatricolati prima del 2006 e quelli a diesel prima del 2011, cioè il 50% dell'attuale parco circolante). In alcuni casi i bonus all'acquisto e i premi di conversione possono cumularsi.

Il costo di questa misura per lo Stato francese è pari a 800 milioni di euro.

Il Piano del Governo prevede anche che le autorità pubbliche debbano accelerare il rinnovo delle loro flotte acquistando veicoli elettrici, ibridi o a idrogeno; a tal fine il Governo intende adottare una circolare che impone che le flotte pubbliche siano costituite dal 50% da queste tipologie di veicoli, anticipando nei prossimi tre mesi (il piano è stato definito a fine maggio) gli ordini previsti per tutto il 2020.

Si tenga presente un particolare: in tutti gli esempi utilizzati per chiarire il meccanismo di questi incentivi all'acquisto e alla conversione, nel Piano francese sono indicate soltanto automobili prodotte in stabilimenti francesi: la DS3 Crossback elettrica, la Peugeot 3008 ibrida, la Renault Kangoo Z.E., la Toyota Yaris (prodotta nello stabilimento francese di Onnaing) e la Renault Zoe.

### *Le infrastrutture per i veicoli elettrici*

Fa parte di questa sezione anche l'obiettivo di "Accelerare lo sviluppo delle stazioni di ricarica per veicoli elettrici". Anche qui, si prevedono diversi tipi di interventi.

Innanzitutto, il Governo francese prevede di rafforzare il programma finanziato dai certificati di risparmio energetico ADVENIR, estendendolo e dotandolo di 100 milioni di euro per il periodo 2020-2023 per realizzare 45.000 nuovi punti di ricarica nelle città e nei territori. Il programma finanzierà anche le stazioni di ricarica (hub); inoltre, saranno coperti i costi di connessione dei terminali alla rete, fino al 75% del costo, per l'utilizzo delle reti elettriche pubbliche (TURPE).

Viene prevista la realizzazione di stazioni di ricarica rapide sui grandi assi nazionali, come ad esempio sulle autostrade, come estensione della rete di ricarica rapida CorriDoor.

Il Governo prevede di emanare in estate un bando per presentare manifestazioni d'interesse per garantire un primo collegamento in rete (di circa 150 chilometri) sui principali assi nazionali. La Banque Des Territoires (BdT, banca di interesse generale nata nel maggio 2018 come divisione di Caisse des Dépôts et Consignations) costituirà un gruppo di partner industriali nazionali ed europei per individuare i necessari corridoi dei punti di ricarica rapida sulle grandi strade e autostrade francesi, accessibili a tutti, nonché le modalità di attuazione e di finanziamento di queste infrastrutture.

Il Piano promuove anche la realizzazione di stazioni di ricarica negli edifici residenziali: a sostegno di questa misura, la BdT sta studiando un fondo comune nazionale per gli investimenti nelle infrastrutture elettriche dei condomini.

Complessivamente, l'obiettivo del piano è quello di consentire alla Francia di raggiungere il numero di 100.000 punti di ricarica pubblicamente accessibili entro il 2021.

### **Il sostegno a progetti e investimenti industriali**

Sul versante dell'industria, il Piano del Governo francese punta a rafforzare la filiera e le imprese francesi.

La prima misura riguarda il *sostegno finanziario alle imprese della filiera*: Stato e imprese si sono accordati per costituire un fondo di investimento destinato alla catena di fornitura per sostenere i progetti di crescita, innovazione, diversificazione e consolidamento (anche attraverso l'intervento nei fondi di turnaround). L'obiettivo è quello di aiutare il settore della fornitura francese a fronteggiare la crisi, favorendo la nascita di futuri leader su scala europea e internazionale delle tecnologie chiave dell'automobile del futuro, connessa e decarbonizzata.

Gli azionisti di questo fondo saranno lo Stato francese, BPI France, Renault e PSA (con un impegno finanziario di 100 milioni di euro ciascuno); è previsto il successivo eventuale ingresso di partner istituzionali e di gestori di fondi. Nel Piano del Governo, tuttavia, si afferma che l'impegno finanziario

per la catena di fornitura dell'automotive potrebbe essere portato a 600 milioni.

Il secondo pilastro è il *Fondo di Investimento Automobile per il sostegno agli investimenti*. Con questo strumento lo Stato francese si propone di diversificare, modernizzare e trasformare in senso ecologico la filiera dell'automobile, supportando (in termini di orientamento) la trasformazione 4.0 dei processi produttivi e concedendo sovvenzioni dirette per accompagnare i processi di investimento. Inoltre, a complemento del fondo, i produttori e i fornitori si mobiliteranno, sotto l'egida di PFA, per aiutare le PMI del settore ad ottimizzare le loro prestazioni industriali: i grandi clienti metteranno così a disposizione dei loro subappaltatori, a seconda delle esigenze, know-how e strumenti sviluppati nel contesto di Fabbrica 4.0.

Il finanziamento statale di questa misura sarà pari a 200 milioni di euro nel 2020.

Il terzo strumento è il *Fondo di Investimento Automobile per il sostegno all'innovazione e allo sviluppo industriale*, che si colloca nell'ambito del quarto Programma di Investimento nel Futuro (PIA) 2021-2025.

Questo strumento sosterrà progetti di sviluppo e industrializzazione dei componenti strategici della catena del valore del veicolo del futuro “made in France”. Ad esempio: lo sviluppo e la produzione di motori elettrici per veicoli ibridi alimentati a benzina appartenenti ai segmenti “piccoli” (urbani, periurbani); la progettazione, produzione e utilizzo di sistemi o componenti a idrogeno o dell'elettronica di potenza (schede elettroniche, inverter, ecc.), oggi prodotti prevalentemente in Asia. Questi progetti – oltre a quello, che vedremo in seguito, dell'impianto di batterie realizzato da PSA, Total e Renault – permetterà di localizzare in Francia una linea completa di produzione di veicoli decarbonizzati.

Il finanziamento statale di questa misura è pari a 150 milioni di euro.

Il Piano prevede anche un esplicito supporto all'impianto pilota di *produzione di batterie per i veicoli elettrici*, sostenuto da Francia e Germania e guidato da SAFT (una filiale del Gruppo Total che produce batterie per vari settori industriali) e dalla casa automobilistica PSA. L'obiettivo di questa joint venture è di sviluppare e produrre celle agli ioni di litio per le batterie delle auto elettriche. Il piano di sviluppo consentirà la costruzione di tre siti: un centro di ricerca e sviluppo e una linea pilota per lo sviluppo di impianti di produzione a Nersac (Nouvelle Aquitaine); uno stabilimento sul sito di PSA a Douvrin (Hauts-de-France) e uno in Germania.

Questi progetti saranno sostenuti da un finanziamento pubblico francese fino a 850 milioni di euro, di cui 690 milioni di euro provenienti dallo Stato, dal Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) e dal Fondo dell'Innovazione e dell'Industria.

### **Il sostegno ai lavoratori**

Il Piano del Governo francese si propone di realizzare un “massiccio piano di sviluppo delle competenze” per finanziare la formazione nelle cosiddette “azioni prioritarie” (salute, robotica digitale, ecc.) in senso più ampio a quello menzionato in precedenza.

L'impegno finanziario sarà ingente: se la dotazione di 500 milioni di euro mobilitata dallo Stato per la formazione non sarà sufficiente, potranno essere sollecitati ad intervenire una serie di fondi comuni di investimento, a condizioni stabilite dallo Stato.

Sulla formazione alternata, cioè la formazione legata al lavoro (apprendistato e contratti di professionalizzazione) il Piano si propone di ridurre il costo di un giovane in regime di alternanza, permettendo alla filiera di stabilizzarne l'impiego. Grazie a questo sostegno, le grandi aziende manterranno il loro livello di apprendisti e il settore nel suo complesso sarà in grado di arrivare al 5%

di giovani in alternanza entro il 2021. La Piattaforma Automotive (PFA) faciliterà il collegamento tra aziende e giovani in regime alternanza e verrà fatto un monitoraggio tripartito (azienda, apprendista, CFA) durante l'intero processo per convalidare l'acquisizione di competenze.

### **Gli impegni della filiera automotive**

Come conclusione, il Piano richiama una serie di impegni collettivi, concertati con i costruttori e l'intera filiera.

Il primo mira a rafforzare la strategia di conversione ecologica dell'auto, aumentando la gamma ed il numero di veicoli puliti, anche per raggiungere il rispetto delle normative europee in materia ambientale: a tal fine si prevede che vengano prodotti, entro il 2025, un milione di veicoli elettrici e ibridi (in entrambe le versioni).

Il secondo prevede la sottoscrizione di un documento, da parte delle imprese del settore, per rafforzare il rapporto tra clienti e fornitori, al fine di affrontare insieme la trasformazione dell'industria automobilistica.

L'accordo riguarderà, in particolare, i seguenti punti: a) l'istituzione di una mediazione indipendente e l'introduzione di documenti di "buona condotta" all'interno degli Uffici Acquisti dei committenti; b) la previsione, in linea di principio, di non attribuire a priori obiettivi di localizzazione al di fuori della Francia o dell'Europa e, in presenza di offerte paragonabili, di considerare favorevolmente i fornitori francesi; c) l'avvio dei lavori per arrivare ad un meccanismo che tenga conto del contributo di CO2 (produzione, trasporto) nell'offerta dei fornitori per farne un criterio di valutazione allo stesso livello della qualità o della competitività.

Viene infine previsto un impegno alla localizzazione delle attività strategiche in Francia. Storicamente, infatti, le aziende leader del settore (produttori e costruttori di componenti complessi) sono ancorate in Francia, il che ha determinato lo sviluppo di una vasta rete di fornitori. Da diversi anni le imprese si sono impegnate a realizzare significativi investimenti, sia in R&S che in impianti produttivi, per sviluppare i veicoli elettrici. L'obiettivo è quello di perseguire questa strategia di localizzazione in Francia delle attività di ricerca e di produzione ad alto valore aggiunto, in un contesto di diversificazione delle attività, di forte crescita dei veicoli elettrici nel prossimo decennio, e di trasformazioni di posti di lavoro e delle competenze. Nei prossimi tre anni, più di un miliardo di euro sarà investito in Francia dalle grandi aziende nelle tecnologie di transizione energetica (batterie, propulsori elettrici, tecnologie dell'idrogeno).

## **Il caso tedesco**

Per rafforzare la propria struttura produttiva, la Germania ha lanciato il "Pacchetto Futuro", per oltre 50 miliardi di euro, per finanziare nei prossimi anni una serie di misure, molte delle quali riferite al settore della mobilità.

### **Incentivi alla ricerca**

In generale, come misura orizzontale, lo stato tedesco sosterrà un'indennità fiscale per la ricerca, concessa dal 1 ° gennaio 2020 fino al 31 dicembre 2025, prevedendo un supporto fino a 4 milioni di euro per impresa, al fine di incentivare a investire in ricerca e sviluppo. Il fabbisogno finanziario di questa misura è pari a 1 miliardo di euro.

Nella ricerca applicata, gli obblighi di cofinanziamento per le imprese economicamente colpite dalla crisi da coronavirus sono stati ridotti ed è previsto un supporto finanziario per le grandi organizzazioni di ricerca non universitarie. Anche in questo caso, il fabbisogno finanziario è pari a 1 miliardo di euro,

mentre 300 milioni sono previsti per progetti di ricerca nell'ambito della transizione energetica, della digitalizzazione e dell'accoppiamento settoriale (concetto di Sector Coupling; Integrated Energy).

Il Piano tedesco non si rivolge solo al settore dell'automotive, ma affronta più in generale il tema della mobilità, anche in chiave di maggiore sostenibilità ecologica e climatica. In questo quadro si inserisce il cambiamento strutturale dell'industria automobilistica che il Governo tedesco si propone di accompagnare, prevedendo di costruire catene del valore orientate al futuro.

### **Incentivi all'acquisto di veicoli elettrici e alla sostituzione delle flotte**

Il sistema di tassazione sui veicoli sarà strutturato per conseguire l'obiettivo di abbassare le emissioni di CO<sub>2</sub>, favorendo l'acquisto di veicoli a emissioni ridotte o zero. Inoltre, l'attuale esenzione fiscale per i veicoli elettrici (BEV) è concessa fino al 31 dicembre 2025 e prorogata fino al 31 dicembre 2030.

Tramite un bonus ambientale, il Governo tedesco cerca di promuovere la trasformazione del parco veicoli verso le tecnologie elettriche: viene previsto il raddoppio, a livello federale, del “premio per l'innovazione”, lasciando invariato quello al produttore e raddoppiando quello all'acquisto (per un veicolo elettrico di 40.000 euro l'incentivo del governo federale passa da 3.000 a 6.000 euro). Questa misura è limitata al 31 dicembre 2021. La tassazione delle auto aziendali puramente elettriche, stabilita allo 0,25%, coinvolgerà un parco auto più ampio, in quanto viene aumentato il limite del prezzo di acquisto da 40.000 a 60.000 euro. Gli impegni finanziari per sostenere queste misure sono pari a 2,2 miliardi di euro.

Per gli enti dei servizi sociali verrà lanciato un programma di sostituzione delle flotte valido per il 2020 e il 2021, con l'obiettivo di promuovere l'elettromobilità nel traffico cittadino e sostenere le organizzazioni no-profit di pubblica utilità nel potenziamento delle loro flotte: il fabbisogno finanziario è di 200 milioni di euro.

È previsto anche un programma temporaneo di sostituzione delle flotte per artigiani e PMI per veicoli commerciali elettrici fino a 7,5 tonnellate.

### **Il sostegno agli investimenti**

Il Piano tedesco prevede un programma di bonus per investimenti futuri da parte dei costruttori di veicoli e del settore della fornitura per il 2020 e il 2021, per promuovere investimenti in nuove tecnologie, processi e impianti. La ricerca e sviluppo a sostegno delle innovazioni rilevanti per la trasformazione e i nuovi cluster regionali di innovazione, in particolare nel settore della fornitura, sarà finanziata con 1 miliardo di euro nel 2020 e uno nel 2021. Quindi, il fabbisogno finanziario complessivo di queste misure è pari a 2 miliardi di euro.

Altri 2,5 miliardi di euro saranno investiti nell'ampliamento dell'infrastruttura delle stazioni di ricarica, nella promozione della ricerca e dello sviluppo nel campo dell'elettromobilità e nella produzione di batterie.

Il “programma di modernizzazione della flotta di autobus e camion”, aperto sia agli operatori privati che alle autorità pubbliche locali, intende promuovere sistemi di propulsione alternativi. Al fine di aumentare la domanda di autobus elettrici e rendere i trasporti urbani più rispettosi dell'ambiente, i finanziamenti per gli autobus elettrici e la loro infrastruttura di ricarica saranno temporaneamente aumentati fino alla fine del 2021; questa misura comporta un fabbisogno finanziario di 1,2 miliardi di euro.

Inoltre il governo federale tedesco si impegnerà con la Commissione europea per istituire un programma temporaneo per il 2020/21, a livello europeo, di rinnovo della flotta per i veicoli commerciali pesanti, per incentivare l'acquisto di camion con l'ultimo standard sulle emissioni Euro VI. È previsto un incentivo di 15.000 euro per lo scambio di camion Euro 5 e di 10.000 euro per lo scambio di veicoli Euro 3 o Euro 4. Queste misure dovrebbero essere finanziate con fondi europei.

## **Ferrovie e trasporti marittimi**

Nell'ambito del programma di protezione del clima per il 2030, il governo federale ha già deciso di investire dal 2020 al 2030 un ulteriore miliardo di euro di capitale proprio nella Deutsche Bahn (ferrovie tedesche) per consentire a Deutsche Bahn di investire nella modernizzazione, nell'espansione e nell'elettrificazione della rete ferroviaria e nel sistema ferroviario. Al fine di poter continuare a raggiungere questo obiettivo nonostante la perdita di entrate legata alla crisi, il governo federale fornirà un capitale aggiuntivo di 5 miliardi di euro. Nel 2020 e nel 2021 il governo federale aumenterà il proprio sostegno alla conversione nelle 450 imprese ferroviarie autorizzate.

Oltre alla ferrovia, il Governo tedesco si propone di modernizzare e digitalizzare la navigazione come mezzo di trasporto rispettoso del clima: gli interventi comprendono il risanamento delle sponde, la modernizzazione delle chiuse, l'approvvigionamento di navi ecc; la promozione dell'innovazione istituita dal governo federale nel settore della navigazione, il programma di ricerca marittima, il programma di promozione della fornitura di elettricità da terra, nonché un “programma di promozione delle navi per il rifornimento di GNL (gas naturale liquefatto)” di nuova creazione, nonché un “programma di rinnovo della flotta per le navi di enti pubblici” e un nuovo “programma immediato di navi pulite” saranno dotati per progetti, che inizieranno nel 2020 e nel 2021 con una somma aggiuntiva di 1 miliardo di euro. Il fabbisogno finanziario è pari a 1 miliardo di euro.

## **La strategia sull'idrogeno**

Il governo federale presenterà la “Strategia nazionale sull'idrogeno”. L'obiettivo è quello di trasformare la Germania nel fornitore mondiale di tecnologie all'avanguardia per l'idrogeno. Di conseguenza, da questa strategia dovrebbe nascere un programma per lo sviluppo di impianti di produzione di idrogeno. Al fine di sperimentare l'uso di queste tecnologie su scala industriale anche in Germania, entro il 2030 dovrebbero essere costruiti impianti di produzione industriale con una produzione totale fino a 5 GW, compresa la necessaria generazione di energia offshore e onshore. Se possibile, verranno aggiunti altri 5 GW per il periodo fino al 2035. I 5 GW aggiuntivi saranno generati entro il 2040.

Il Governo tedesco ritiene quindi prioritaria la promozione del passaggio dai combustibili fossili all'idrogeno, in particolare nei processi industriali. Le misure di finanziamento assicurano che tutte le regioni del paese ne beneficino. Il passaggio sarà finanziato sia attraverso sovvenzioni agli investimenti in nuovi impianti, sia attraverso un nuovo programma pilota per sostenere il funzionamento di impianti basati sui cosiddetti Carbon Contracts for Difference. Il Governo punta a esentare la produzione di idrogeno verde dalla sovrattassa EEG (Legge sulle Energie Rinnovabili).

Il Governo prenderà in esame la possibilità di introdurre una quota PtL (Power to Liquid/combustione di idrogeno) obbligatoria per la benzina aeronautica, così come è in fase di esame una quota della domanda di acciaio ecologico.

È in fase di esame anche il finanziamento di impianti “pronti per l'idrogeno”. La base normativa per la creazione di un'infrastruttura a idrogeno sarà implementata rapidamente. Al fine di promuovere l'uso dell'idrogeno verde nel traffico di merci pesanti, la rete delle stazioni di rifornimento di idrogeno sarà estesa rapidamente. La direttiva RED II è stata attuata in modo più ambizioso rispetto ai requisiti dell'UE.

Inoltre, il Governo intende promuovere l'uso diretto dell'idrogeno verde nei motori degli aeromobili, nonché lo sviluppo di concetti per il “volo ibrido elettrico” (combinazione di idrogeno / celle a combustibile / tecnologia della batteria).

Il fabbisogno finanziario di queste misure è pari a 7 miliardi di euro.

Nell'attuare la strategia sull'idrogeno, la Germania creerà partenariati con paesi in cui l'idrogeno può essere prodotto in modo efficiente grazie alla loro posizione geografica, costruendovi – sulla base delle tecnologie “made in Germany” sopra descritte – grandi impianti di produzione per rendere la loro economia più indipendente dai combustibili fossili e per coprire il fabbisogno tedesco. In questo

contesto devono anche essere sviluppati adeguati metodi di stoccaggio dell'idrogeno per il trasporto. È in fase di studio la creazione di una società europea dell'idrogeno per promuovere e sviluppare capacità e infrastrutture di produzione internazionali. Il fabbisogno finanziario di queste misure è pari a 2 miliardi di euro.

## **Il caso spagnolo**

### **I programmi spagnoli nell'ambito di Next Generation EU**

Il governo spagnolo presenterà a Bruxelles un ambizioso Piano di Investimenti e Riforme che sarà finanziato dal Recovery Fund - Next Generation EU. Una parte delle risorse sarà destinata a rafforzare l'autonomia strategica, la modernizzazione, la decarbonizzazione e la digitalizzazione del settore automobilistico spagnolo, con un approccio basato sui seguenti obiettivi:

- Garantire la resilienza dell'economia spagnola, e in particolare dell'industria.
- Incentivare gli investimenti industriali, basati su progetti di innovazione, che permetteranno alla Spagna di posizionarsi come piattaforma mondiale nella produzione di veicoli a zero emissioni di CO<sub>2</sub> e nella fabbricazione di elementi chiave per questi veicoli, come le batterie o l'idrogeno rinnovabile
- Rafforzare l'autonomia industriale della Spagna, avvicinando le produzioni ai punti di consumo, per evitare la carenza di beni di prima necessità in momenti critici come quello attuale. Nel settore dell'automotive, si tratta di prevedere la produzione di celle, pacchi di batterie e altri elementi critici.
- Orientamento strategico verso gli impegni acquisiti dalla Spagna e dall'Unione Europea a medio e lungo termine, con l'obiettivo della neutralità climatica nel 2050.
- Integrazione delle aziende spagnole nelle grandi catene strategiche della mobilità e dell'industria automobilistica, posizionando il paese in ambito europeo e globale come nodo centrale dei grandi vettori di trasformazione del settore.
- Migliorare la competitività del comparto automobilistico, attraverso la modifica del quadro normativo in settori come la logistica, la digitalizzazione o la formazione professionale.

### **Il piano elaborato dal Governo spagnolo: i cinque pilastri**

Il Piano spagnolo per il settore si articola in cinque pilastri, a loro volta costituiti da 21 misure di carattere economico, fiscale, normativo, logistico, di competitività, di formazione e di qualificazione professionale, di approvvigionamento pubblico sostenibile e di pianificazione strategica.

Il budget complessivo previsto è di 3,75 miliardi di euro – 1,535 a partire dal 2020 e altri 2,215 a partire dal 2021 – così ripartiti:

- 300 milioni di euro per la ristrutturazione del parco pubblico, la ricarica delle infrastrutture, l'adattamento delle città alle nuove esigenze di mobilità e l'elettrificazione dei trasporti.
- 250 milioni di euro per rinnovare il parco rendendolo più sostenibile ed efficiente.
- 415 milioni di euro in ricerca, sviluppo e innovazione, con particolare attenzione a digitalizzazione, connettività e soluzioni innovative nella mobilità sostenibile e nell'industria associata.
- 2.690 milioni di euro per investimenti nella catena del valore del settore tra il 2020 e il 2022.
- 95 milioni in qualifiche e formazione professionale.

Questi investimenti si aggiungono alle nuove misure fiscali volte a promuovere gli investimenti nella catena del valore della mobilità elettrica sostenibile e connessa, nonché alle misure normative che consentiranno di attivare gli investimenti privati in questo settore.

Infine, il Piano prevede una serie di impegni da parte del settore che rappresentano un importante complemento a questa azione pubblica e riflettono una visione e interessi condivisi sulla necessità di affrontare insieme la necessaria trasformazione del settore.

### **Primo pilastro: Rinnovo del parco veicoli verso una flotta più moderna ed efficiente**

Il primo pilastro si propone di creare le condizioni per il rinnovo del parco di autoveicoli.

I finanziamenti per realizzare le misure di breve periodo ammontano a 550 milioni di euro, suddivisi tra i vari Ministeri coinvolti.

Le misure hanno l'obiettivo di accelerare la riduzione delle emissioni del parco automobilistico spagnolo, di facilitare la sostituzione dei veicoli vecchi e inquinanti con veicoli più puliti e di aumentare la competitività delle imprese grazie al risparmio di carburante.

Il programma di impulso alla mobilità elettrica e sostenibile (Plan Moves) viene finanziato con 100 milioni di euro ed è strutturato su quattro assi: 1) acquisizione di veicoli ad energia alternativa, compresi i veicoli elettrici e i veicoli pesanti a gas naturale (per il settore della logistica); 2) implementazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici; 3) introduzione di sistemi di biciclette elettriche condivise per uso pubblico da parte dei comuni o delle aree metropolitane, o per uso privato in aziende, zone industriali, ecc.; 4) adozione di misure per una mobilità efficiente verso i luoghi di lavoro e un rapido piano di adattamento da parte degli enti locali, come ad esempio misure per incoraggiare gli spostamenti individuali a piedi e in bicicletta.

Il programma di rinnovo del parco automobilistico è finanziato con 250 milioni di euro: esso è basato sul criterio della neutralità tecnologica ed incoraggia la sostituzione dei veicoli inquinanti in circolazione con veicoli a zero o basse emissioni. Il programma si applica alle automobili, ai veicoli commerciali leggeri e pesanti e agli autobus; esso fissa un limite massimo di prezzo per le automobili di 35.000 euro (45.000 euro nel caso di persone a mobilità ridotta o di veicoli con etichetta "ZERO") e uno sconto obbligatorio sull'acquisto equivalente all'importo dell'aiuto di Stato. Nel caso di autovetture, la rottamazione di un veicolo di almeno 10 anni sarà obbligatoria e il veicolo da acquistare dovrà avere un'etichetta energetica A o B ed emissioni inferiori a 120 gCO<sub>2</sub>/km. Gli aiuti variano a seconda delle emissioni del veicolo, dando la priorità a quelle più efficienti, e sono previsti aiuti aggiuntivi per la rottamazione dei veicoli con più di 20 anni di età, di quelli appartenenti a persone con mobilità ridotta o a famiglie con un reddito mensile inferiore a 1.500 euro.

Altri 100 milioni di euro sono previsti per il rinnovo del parco automobilistico dell'Amministrazione Generale dello Stato.

Infine, 100 milioni di euro sono previsti per consentire l'utilizzo da parte degli Enti Locali di una parte delle loro eccedenze per il rinnovo delle loro flotte con veicoli a zero emissioni o ECO; in questa misura sono comprese anche le spese di investimento per le infrastrutture di ricarica.

Ulteriori misure, attualmente non finanziate, prevedono: l'istituzione di un gruppo di lavoro interministeriale che dovrà valutare la necessità di un aggiornamento dei marchi ambientali; l'implementazione di meccanismi normativi e amministrativi per accelerare la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica, con l'obiettivo di raggiungere 50.000 punti entro il 2023.

### **Secondo pilastro: investimenti per sostenere la competitività e la sostenibilità**

Questo pilastro è finanziato con 2.690 milioni di euro e comprende i seguenti programmi:

- l'adeguamento delle condizioni della linea di credito del Piano di Reindustrializzazione (Reindus) abbassando i tassi di interesse sui prestiti (0,1% per le PMI e 0,19% per le grandi imprese, il primo anno), estendendo i progetti ammissibili all'investimento e stabilendo la retroattività per i progetti avviati a partire dal 1° marzo 2020 (390 milioni);
- l'istituzione di una specifica sottosezione della linea di garanzia ICO-COVID per il finanziamento del rinnovo del parco veicoli ad uso professionale (lavoratori autonomi e imprese), e faciliterà il rinnovo dei veicoli commerciali e industriali, compresi autobus e pullman con garanzie fino all'80% (500 milioni).

Tra le misure strutturali di medio-lungo termine vengono individuate:

- Nella ottimizzazione del programma Reindus di prestiti: per i bandi 2021 e 2022 si prevede di istituire un fondo per la gestione di questo programma, che fornirà finanziamenti per progetti del settore industriale; il settore automobilistico potrà beneficiare di una parte sostanziale di questo programma (1.800 milioni);
- Nel miglioramento della competitività del sistema logistico (strada, ferrovia, marittimo).

### **Terzo pilastro: Ricerca, sviluppo e innovazione per nuove sfide**

Il terzo pilastro riguarda la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione ed è finanziato con 415 milioni di euro. Il primo programma intende sostenere le possibilità di utilizzo dell'idrogeno nel settore pubblico e privato della mobilità (25 milioni); il secondo (30 milioni) sostiene progetti di innovazione industriale e mobilità sostenibile (Moves Singulares); il terzo programma – di medio-lungo periodo – si propone di migliorare la connettività sviluppando l'infrastruttura 5G sia sui corridoi viari primari e secondari (per applicazioni di guida assistita e autonoma), sia per favorirne l'utilizzo nelle aziende automobilistiche (“fabbrica wireless”) per accelerare i cambiamenti nelle catene di produzione. Infine, il quarto programma – anch'esso di medio-lungo periodo – prevede l'introduzione di un sistema di Innovation Public Procurement per rendere le infrastrutture di mobilità più efficienti, sicure e sostenibili (questa azione sarà finanziata con fondi Feder del nuovo periodo 2021-2027).

### **Quarto pilastro: Fiscalità per sostenere la competitività del settore**

Il quarto pilastro prevede l'utilizzo della leva fiscale per sostenere la competitività del settore; il relativo finanziamento non è stato definito.

Il primo programma prevede di incoraggiare gli investimenti nell'innovazione di processo nella catena del valore dell'industria automobilistica in Spagna, mediante l'estensione della detrazione fiscale per l'innovazione di processo dall'attuale 12% al 25% dell'imposta sulle società (riguarda tutto il settore industriale).

Il secondo prevede che fino alla fine del 2020 sarà flessibile la possibilità di ammortizzare gli investimenti materiali in sensorializzazione e monitoraggio della catena di produzione, nonché nell'implementazione di sistemi di produzione basati su piattaforme modulari o che riducono l'impatto ambientale. Questa misura temporanea dovrà incentivare gli investimenti immediati, con il mantenimento dell'occupazione, attirando una quota maggiore di produzione di modelli elettrificati e dei loro componenti negli impianti di produzione spagnoli, ma anche promuovendo l'industria legata al ciclo di vita delle batterie o alle infrastrutture di ricarica, ai sistemi di mobilità collegati e ad altri ecosistemi industriali nel campo della mobilità sostenibile. L'incentivo fiscale consentirà di anticipare la deduzione delle spese di tali investimenti, in modo da ridurre l'onere fiscale da sostenere durante la fase di conversione.

Da ultimo, il quarto programma del quarto pilastro prevede che venga attuata un'analisi per una riforma

a medio termine delle principali tasse sui veicoli, come la cosiddetta tassa di circolazione (IVTM) e la tassa di immatricolazione (IEDMT), per introdurre un maggiore orientamento ambientale.

### **Quinto pilastro: Misure nel campo della formazione professionale e delle qualifiche**

Il quinto pilastro è riferito alla formazione e alla riqualificazione professionale, ed è finanziato con 95 milioni di euro.

Esso comprende: 1) la progettazione di uno specifico Piano di riqualificazione del settore (elaborato con le parti sociali) per l'inserimento di nuove qualifiche legate all'evoluzione dei settori delle fonti di energia elettrica, ibrida e non inquinante; 2) un sistema di valutazione e accreditamento delle competenze professionali acquisite attraverso l'esperienza lavorativa, e attraverso canali di formazione non formali; 3) la promozione della formazione (nelle scuole e nelle università) nelle nuove tecnologie, la digitalizzazione e il trasporto sostenibile; 4) un Piano di formazione integrale sulle competenze gestionali, la digitalizzazione e la generazione di ecosistemi innovativi nell'industria automobilistica.

### **Gli impegni assunti dal settore automotive**

In analogia con il Piano del Governo francese, l'ultimo capitolo è dedicato agli impegni dell'industria automobilistica spagnola che, in particolare il settore dei produttori di veicoli e componenti, si è posta l'obiettivo di progredire nella decarbonizzazione del parco veicoli e di attrarre negli stabilimenti localizzati in Spagna la produzione di nuovi modelli elettrici ed elettrificati. A tal fine, darà priorità ai propri sforzi di investimento in modo da raggiungere entro il 2030 una produzione annua compresa tra 700.000 e 800.000 veicoli elettrificati (elettrici puri e plug-in) e i componenti necessari, che consentiranno di mantenere la quota di mercato del 12% a livello europeo. Allo stesso modo, l'industria automobilistica collaborerà con gli altri soggetti coinvolti per dare priorità allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, con l'obiettivo di raggiungere 340.000 punti di ricarica entro il 2030 e 830.000 entro il 2040.

Dal punto di vista produttivo, l'industria si concentrerà sull'aumento dell'efficienza nella produzione in modo da ottenere l'assegnazione di nuovi modelli e la produzione di componenti attraverso l'applicazione delle tecnologie di industria 4.0, puntando sul capitale tecnologico (robotica, intelligenza artificiale, software, sensorializzazione, gestione dei dati ecc.), e continuando nell'innovazione dei processi. Inoltre l'industria della componentistica continuerà ad investire nello sviluppo di tecnologie per una mobilità nuova, più efficiente, più pulita, più sicura e più intelligente in direzione dei veicoli elettrificati, connessi e automatizzati.

In linea con questo obiettivo, la catena del valore industriale, tecnologica e dei servizi della mobilità elettrica continuerà a lavorare, in collaborazione con l'industria automobilistica, per sviluppare le infrastrutture di ricarica pubblica, veloci e ultraveloci, destinate a tutti i tipi di veicoli e a tutte le tecnologie. Questo darà un impulso decisivo anche all'industria spagnola dei beni strumentali elettrici e dell'elettronica di potenza, nonché all'industria dell'accumulo di energia (batterie).

Per quanto riguarda lo sviluppo di nuovi prodotti e servizi, l'attività dei centri tecnologici e dei laboratori digitali del settore continuerà ad essere focalizzata sulla progettazione e sull'ideazione di nuovi modelli e soluzioni di mobilità che consentano il raggiungimento dell'obiettivo di zero emissioni, in linea con i postulati del Green Deal europeo.

Saranno sviluppati programmi per attrarre talenti qualificati con un alto grado di conoscenza tecnologica, creando un ambiente attraente per la riqualificazione e incoraggiando nuove assunzioni di questi profili da parte delle aziende. A tal fine, il settore collaborerà con il Governo nell'individuazione e nello sviluppo dei profili professionali necessari per la nuova mobilità, e manterrà una stretta

collaborazione con i Ministeri dell'Istruzione e della Formazione Professionale e con le Università per adattare la formazione alle esigenze dei settori industriali, per facilitare l'inserimento dei nuovi laureati nelle aziende attraverso modelli di formazione duale. Promuoverà inoltre programmi di formazione continua per la riqualificazione e il miglioramento delle competenze degli attuali lavoratori (riqualificazione e upskilling), in accordo con l'evoluzione tecnologica e digitale dei prodotti e dei processi.

Il settore promuoverà iniziative con la collaborazione del Governo affinché la Spagna diventi un riferimento europeo per lo sviluppo di test pilota per la mobilità connessa e automatizzata, così come per le nuove tecnologie come l'idrogeno, cercando di attrarre nuovi investimenti.

Tutto questo contribuirà ad attrarre gli investimenti necessari affinché lo sviluppo dell'ecosistema della mobilità possa raggiungere i 310 miliardi di euro di fatturato in Spagna nel 2040, mantenendo la rilevanza del settore industriale della produzione di veicoli e componenti a livello internazionale, sostenendo al contempo lo sviluppo di nuove linee di business che devono accompagnare questo ecosistema. Il nuovo ecosistema richiederà un investimento di 54 miliardi di euro nei prossimi 20 anni, al quale, oltre ai produttori di veicoli, devono partecipare anche il settore della componentistica, la distribuzione, lo sviluppo di software, le infrastrutture ICT e le infrastrutture elettriche.

## **Tabelle riassuntive delle principali misure decise dai Governi**

### **Il Piano del Governo francese**

<b>Misura</b>	<b>Impegno finanziario</b>
Bonus acquisto veicoli elettrici (BEV e PHEV)	535 milioni
Premio di conversione (rottamazione)	800 milioni
Realizzazione punti di ricarica	100 milioni (aggiuntivi)
Sostegno alle imprese della filiera (fondo di investimento per il settore della fornitura per progetti di crescita, innovazione, diversificazione e consolidamento)	600 milioni
Fondo per investimenti (per modernizzazione dei processi)	200 milioni
Sostegno a sviluppo e innovazione (progetti di sviluppo e industrializzazione dei componenti strategici della catena del valore del veicolo del futuro “made in France”)	150 milioni
Produzione batterie per veicoli elettrici	850 milioni
Formazione dei lavoratori	500 milioni
<b>Totale</b>	<b>3735 milioni</b>

### **Il Piano del Governo tedesco**

<b>Misura</b>	<b>Impegno finanziario</b>
Bonus ambientale per la trasformazione del	2200 milioni

parzo veicoli	
Sostituzione delle flotte degli Enti dei servizi sociali	200 milioni
Bonus investimenti per costruttori e fornitori (tecnologie, processi, impianti)	2000 milioni
Ampliamento dell'infrastruttura di ricarica	2000 milioni
Modernizzazione della flotta di autobus e camion	1200 milioni
Strategia nazionale sull'idrogeno (*)	9000 milioni
<b>Totale</b>	<b>5600 milioni</b>
(*) non conteggiato nel totale in quanto solo parzialmente riferito al settore dei mezzi di trasporto	

### **Il Piano del Governo spagnolo**

<b>Misura</b>	<b>Impegno finanziario</b>
Rinnovo del parco veicoli (+ infrastrutture di ricarica e nuove forme di mobilità)	550 milioni
Investimenti per la competitività e la sostenibilità del settore	2690 milioni
Ricerca, Sviluppo, Innovazione	415 milioni
Fiscalità per sostenere la competitività del settore	Non quantificato
Formazione	95 milioni
<b>Totale</b>	<b>3750 milioni</b>