

## Comunicato Stampa

**Un approccio concentrato sui soli veicoli elettrici porterebbe ad una perdita di mezzo milione di posti di lavoro in UE – evidenzia lo studio.**

- **La valutazione della transizione conferma il ruolo chiave dell'elettrificazione nel raggiungimento degli obiettivi dell'Accordo di Parigi, ma conferma anche i rischi occupazionali per il comparto dei sistemi di propulsione**
- **I 226.000 nuovi posti di lavoro previsti nella produzione dei sistemi di propulsione dei veicoli elettrici (EV) – supponendo di avere una filiera delle batterie in UE – significano una perdita netta di 275.000 posti di lavoro (-43%) da qui al 2040**
- **Si prevede che 501.000 posti di lavoro nella catena di fornitura legata alla produzione di componenti per motori a combustione interna (ICE) andranno persi se questa tecnologia verrà gradualmente abbandonata entro il 2035**
- **Di questo mezzo milione di posti di lavoro, il 70% (359.000) andrà quasi sicuramente perso in un periodo di cinque anni, dal 2030 al 2035, rendendo evidente quanto poco tempo ci sia a disposizione per gestire i considerevoli impatti sociali ed economici che ne conseguiranno**
- **Integrando l'elettrificazione, un approccio tecnologico misto che consenta l'uso di carburanti rinnovabili, potrebbe restituire una riduzione di CO<sub>2</sub> del 50% entro il 2030, mantenendo posti di lavoro e creando valore aggiunto**

CLEPA, l'Associazione europea della componentistica automotive, ha commissionato a PwC Strategy& la valutazione dell'impatto di tre diversi scenari relativi alle politiche del Green Deal sull'occupazione e sul valore aggiunto<sup>1</sup> tra i fornitori di tutta Europa<sup>2</sup> nel periodo 2020-2040. Gli scenari considerati sono: un approccio tecnologico misto; l'attuale, concentrato solo sugli EV, proposto nel pacchetto Fit for 55 e uno scenario di accelerazione radicale dei veicoli elettrici. Tutti e tre presuppongono un'elettrificazione accelerata per raggiungere gli obiettivi climatici, con un'elevata quota di mercato per i veicoli elettrici<sup>3</sup> al 2030, rispettivamente di oltre il 50%, quasi l'80% e prossima al 100%.

La filiera produttiva automotive rappresenta oltre il 5% dell'intera occupazione manifatturiera in 13 stati membri dell'Unione Europea,<sup>4</sup> con più del 60% di questi lavoratori impiegati dai fornitori di componenti. Lo studio fornisce, quindi, un'essenziale valutazione a livello europeo identificando inoltre, rischi e opportunità in sette dei maggiori Paesi produttori di componenti automotive (Germania, Spagna, Francia, Italia, Repubblica Ceca, Polonia e Romania). Questo studio è anche il primo nel suo genere a valutare l'impatto di diversi percorsi politici per raggiungere gli obiettivi del Green Deal con un focus sui fornitori automotive.

Molti fornitori automotive non sono sufficientemente strutturati per reagire agilmente ad una perdita di attività nel dominio tecnologico del powertrain, anche per via dei contratti a lungo termine con i costruttori di autoveicoli. Centinaia di aziende specializzate e PMI hanno, inoltre, limitato accesso ai capitali da investire nella trasformazione dei loro modelli di business.

## Transizione vs Discontinuità

Lo studio, mostra che nello scenario focalizzato solo sugli EV, il 70% dell'impatto sull'occupazione si farebbe sentire già dal 2030 al 2035 e conferma che le opportunità generate dai veicoli elettrici dipendono dalla creazione di un'articolata catena di approvvigionamento di batterie nell'Unione Europea, i cui tempi e probabilità sono ancora incerti. I Paesi dell'Europa occidentale sembrano essere nella posizione migliore per presidiare la produzione di sistemi di propulsione per gli EV, mentre l'occupazione nei paesi dell'Europa centro-orientale rimarrà altamente dipendente dal motore a combustione interna.

Henning Rennert, Partner di PwC Strategy& Germany, afferma:

**“Mentre l’elettrificazione da un lato mette a rischio l’occupazione del comparto dei sistemi di propulsione, dall’altro nel futuro si renderanno necessarie, per la forza lavoro, competenze nelle aree dei software e delle infrastrutture. Il futuro valore aggiunto e la futura creazione di posti di lavoro nell’ambito delle tecnologie dei sistemi di propulsione dipendono dalla produzione locale di batterie in Europa”.**

Sigrid de Vries, Segretario Generale di CLEPA afferma:

***“Lo studio sottolinea i rischi di un approccio concentrato solo sugli EV per il sostentamento di [centinaia di migliaia di] persone che lavorano duramente per fornire soluzioni tecnologiche per la mobilità sostenibile. Poiché i fornitori automotive sono responsabili della maggior parte dell’occupazione manifatturiera dell’industria del settore, è fondamentale mettere in primo piano i loro posti di lavoro nel gestire l’impatto economico e sociale della trasformazione. Le innovazioni dei fornitori automotive hanno reso la mobilità elettrica sempre più accessibile ai consumatori e uno strumento essenziale per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni. Ma le esigenze della società sono troppo diverse per un approccio univoco. Un quadro normativo aperto a tutte le soluzioni disponibili, come l’uso di tecnologie ibride, idrogeno verde e carburanti rinnovabili sostenibili, darà spazio all’innovazione mentre ridefiniamo la mobilità dei prossimi decenni .”***

Secondo Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di ANFIA:

***“La filiera della componentistica ha oggi in Italia un peso economico e occupazionale rilevante, considerando che i prodotti di questo comparto sono esportati e apprezzati in tutto il mondo – il saldo della bilancia commerciale è positivo per circa 5,5 Mld € l’anno. La catena di fornitura italiana ed europea è fortemente integrate a livello internazionale, una caratteristica di cui l’approccio europeo alla decarbonizzazione della mobilità deve tener conto, ricordando l’importanza strategica di difendere la competitività del settore per il futuro della nostra industria e, in definitiva, delle nostre economie. Sostenere i produttori di componenti in Italia nell’affrontare la transizione verso la mobilità a zero emission significa anche comprendere le attuali difficoltà del 30% circa di essi, che sono ancora concentrati sulle tecnologie dei motori a combustione interna e, in generale, delle PMI, che rappresentano la maggioranza del comparto, nel farsi carico di ingenti investimenti nel giro di pochi anni”.***

## **Un futuro incerto per le batterie**

Lo studio dimostra che il 70% (fino a 70 miliardi di euro) della creazione di valore legata ai sistemi di propulsione elettrici sarà collegata alla lavorazione dei materiali delle batterie, alla produzione di celle di batterie e moduli di celle e all'assemblaggio di sistemi di batterie. È importante sottolineare che queste attività non si svolgeranno necessariamente con le stesse aziende o nelle stesse aree, poiché richiedono abilità e competenze profondamente diverse rispetto alla tecnologia powertrain convenzionale e quindi è improbabile che forniscano opportunità alla maggior parte dei fornitori automobilistici orientati al powertrain, in particolare alle piccole e medie imprese che impiegano circa il 20% degli addetti della filiera della fornitura. Una precedente ricerca di CLEPA ha mostrato come la produzione di batterie fornisca relativamente più posti di lavoro per i lavoratori con formazione accademica e meno per quelli meccanici che attualmente sono impiegati nella produzione di parti legate al motore a combustione interna.

## **Metodologia**

La metodologia dello studio è complementare agli studi precedenti, (disponibili attraverso il portale dell'occupazione di CLEPA) in quanto organizza i dati dal punto di vista aziendale. I dati sono stati raccolti con il supporto di CLEPA<sup>5</sup>, delle Associazioni nazionali e delle aziende tramite un'indagine esplorativa basata su 199 questionari e validata con l'ausilio di 33 interviste ad esperti. Per modellizzare realisticamente le decisioni commerciali, la capacità di produzione secondo i turni di lavoro (tipicamente tre blocchi da otto ore), nonché l'attrattività di un Paese, i criteri sono stati valutati nella logica di sviluppare scenari di graduale riduzione per le tecnologie dei veicoli ICE e scenari di accelerazione per le tecnologie degli EV.

## **Raccomandazioni di policy di CLEPA<sup>6</sup>**

L'attuale proposta "Fit-for-55" per gli standard di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di auto e veicoli commerciali leggeri riguarda solo le emissioni allo scarico del veicolo, ignorando quelle relative alla produzione dei veicoli stessi o ai carburanti utilizzati, includendo anche come viene generata l'elettricità. Per incentivare le tecnologie con la più bassa impronta di carbonio complessiva, le emissioni dei veicoli dovrebbero idealmente essere regolate sulla base del ciclo di vita, con un approccio Well-to-Wheel (WtW) come primo passo, che considera la produzione e la distribuzione del carburante/elettricità impiegati per alimentare un veicolo.

La neutralità tecnologica dà all'industria il tempo necessario per la transizione, mitigando lo sconvolgimento sociale spesso associato ad un cambiamento brusco, senza compromettere gli obiettivi climatici. Una transizione pianificata e ponderata che consiste in un approccio tecnologico misto mantiene aperte più opzioni per adeguarsi ai nuovi sviluppi, siano essi avanzamenti tecnologici, eventi geopolitici o disponibilità di risorse, e, allo stesso tempo, presenta significative opportunità di creazione di valore nell'industria automotive, uno dei maggiori asset industriali d'Europa.

Sigrid de Vries continua affermando che: "Un approccio tecnologicamente aperto dovrebbe includere una rapida elettrificazione con energia pulita e rinnovabile, abbinata ad una tecnologia a combustione pulita, con combustibili rinnovabili sostenibili. Ci sono ulteriori opzioni rispetto alle emissioni zero allo scarico, e bisogna riconoscere il ruolo che i carburanti a impatto zero sul clima possono giocare nella riduzione delle

emissioni, preservando la scelta dei consumatori, l'accessibilità e il mantenimento della competitività globale dell'Europa. Il nemico qui non è la tecnologia, ma piuttosto i combustibili fossili e l'apertura tecnologica sarà fondamentale per realizzare una transizione giusta".

## **CLEPA**

CLEPA, l'associazione europea dei fornitori automotive con sede a Bruxelles, rappresenta oltre 3.000 aziende, dalle multinazionali alle piccole e medie imprese, che forniscono componenti all'avanguardia e tecnologie innovative per una mobilità sicura, intelligente e sostenibile, investendo oltre 30 miliardi di euro all'anno in ricerca e sviluppo. I fornitori automotive in Europa impiegano direttamente 1,7 milioni di addetti all'interno dell'Unione Europea.

Contatto: Responsabile Comunicazione strategica di CLEPA Filipa Rio: [f.rio@clepa.be](mailto:f.rio@clepa.be)

## **Strategy&**

Strategy& è una società di consulenza strategica globale, votata in maniera esclusiva a supportarvi nella costruzione del vostro migliore futuro: un futuro che si basa sulla differenziazione partendo dall'interno e su misura per voi. Come parte di PwC, ogni giorno costruiamo i sistemi vincenti che sono alla base della crescita. Combiniamo la nostra potente lungimiranza con questo know-how tangibile per aiutarvi a creare una migliore e più trasformativa strategia fin dal primo giorno. Oltre 100 anni di esperienza, 3.000 consulenti strategici, oltre 295.000 professionisti PwC e presente in 156 Paesi.

Contatto: Annabelle Kliesing, Responsabile Comunicazione Senior:  
[annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com](mailto:annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com)