

## SETTORE AUTOMOBILISTICO IN FRANCIA

Secondo l'analisi dell'Associazione francese della filiera dell'automobile, gli addetti della filiera automobilistica sono 400mila, impiegati in circa 4.000 imprese. I siti di produzione sono 13 all'interno dei confini della Francia. Significativa e' anche la presenza di case automobilistiche non francesi che producono nell'Esagono, come ad esempio Toyota, vicino a Valenciennes.

Le immatricolazioni, per veicoli leggeri, sono state di circa 2,6 milioni di unita' sul mercato francese lo scorso anno, di cui 1,5 milioni prodotti da gruppi francesi. Il primo mese del 2019 ha registrato un andamento simile a gennaio dello scorso anno, con un totale di circa 190mila immatricolazioni.

Nel 2018 i veicoli prodotti dall'industria dell'auto dell'Esagono sono stati 7,8 milioni (l'8% di tutta la produzione mondiale). Il giro d'affari complessivo del mercato automobilistico in Francia nel 2017 e' stato di 155 miliardi, con l'industria automobilistica tra i settori di maggiore rilievo dell'export francese (10% del totale). I maggiori acquirenti sono Belgio, Germania, Italia, Regno Unito, Spagna e Algeria.

L'export di prodotti automobilistici da siti francesi e' ammontato a 49 miliardi nel 2017 mentre i gruppi transalpini all'estero hanno visto crescere la loro produzione del 19%. Tra i primi 15 modelli piu' venduti al mondo figurano ben 9 modelli prodotti da compagnie francesi, nello specifico Renault-Nissan e PSA (vd successivi paragrafi 4 e 5). Va tuttavia precisato che, secondo gli studi di settore, Parigi ha visto un calo del 40% della produzione automobilistica su suolo francese tra il 2005 e il 2017, in favore di Paesi esteri con minor costi di manodopera (circa 100.000 posti di lavoro sarebbero andati persi nell'Esagono).

Dal punto di vista dello sviluppo tecnologico, vengono spesi ogni anno 5 miliardi in attivita' di ricerca. A partire dal 2010, questo capitale e' stato utilizzato in particolar modo per convertire parte della produzione, a favore delle vetture elettriche e ibride (nel 2017 ne sono state prodotto oltre 100mila).

## GRUPPO RENAULT

Tramite "The Alliance", Renault, Nissan e Mitsubishi costituiscono il primo gruppo automobilistico mondiale, con un totale di 10,76 milioni di veicoli prodotti nel 2018, in crescita del 1,4% rispetto al 2017. Il numero di impiegati a livello mondiale e' di oltre 450mila addetti (181mila del marchio Renault). Il fatturato nel 2017 dell'intero gruppo e' stato di circa 178 miliardi di euro, con 58,7 miliardi provenienti da Renault e oltre 95 da Nissan. Nello stesso anno i ricavi sono stati rispettivamente di 5,2 miliardi di euro per il marchio francese e circa 6 per il marchio giapponese. Nel 2017, il gruppo Renault ha inoltre speso 2,3 miliardi in investimenti ed una cifra analoga per ricerca e sviluppo.

Lo Stato francese detiene il 15% di Renault (che a sua volta ha il 43% di "The Alliance"). Il nuovo capo di Renault, Jean-Dominique Senard (succeduto a Carlos Ghosn, dopo l'arresto di quest'ultimo in Giappone; Msg Amb. Tokio n. 136/2019), sarà quello di mediare con le prevedibili richieste giapponesi di aumentare il proprio peso decisionale nell'alleanza. Del resto, prendendo in considerazione i recenti risultati del gruppo, il peso di Nissan è cresciuto significativamente (nel 2018 ha fatto registrare 5,6 milioni di auto vendute) rispetto a Renault (3,8 milioni di auto vendute).

## PSA

Il "Groupe PSA" (Peugeot Societe' Anonyme) rappresenta il terzo costruttore in Europa e il decimo a livello mondiale, con una produzione di 3,6 milioni di veicoli nel 2017. Il numero dipendenti è di oltre 170mila. Le vendite nel 2017 sono ammontate a 65,2 miliardi di euro, con un ricavo netto di 2,3 miliardi. Nel 2017, il gruppo PSA ha inoltre speso 2.4 miliardi di euro in investimenti e 2.2 in ricerca e sviluppo.

La quota capitale del gruppo è divisa equamente tra la famiglia Peugeot, BPIfrance (banca pubblica d'investimenti) e il gruppo cinese Dongfeng, entrato nel gruppo nel 2014. Tuttavia, le due parti francesi detengono ad oggi rispettivamente il 17,6% e il 9,97% del diritto di voto nel Consiglio d'Amministrazione, mentre il gruppo cinese ne detiene il 19,9%.

La partecipazione statale e l'entrata dell'azionista cinese permisero nel 2014 a PSA una ricapitalizzazione di quasi 3 miliardi di euro, mentre il gruppo si trovava sull'orlo della bancarotta.

## POLITICHE PUBBLICHE RELATIVE AL SETTORE AUTOMOBILISTICO

Le Autorità francesi si trovano oggi nella complessa posizione di dover, da un lato, sostenere la filiera automobilistica "tradizionale" e, dall'altro lato, dare un forte impulso per accompagnarne la trasformazione nell'ottica di una rapida transizione tecnologia e digitale

Dagli anni 80 l'industria automobilistica francese è stata sostenuta essenzialmente tramite misure fiscali favorevoli all'acquisto e all'utilizzo di veicoli diesel (ad esempio, a livello fiscale, la tassa sui prodotti energetici è stata a lungo ben più vantaggiosa per il diesel che per la benzina). Il parco automobilistico francese è stato quindi per molto tempo caratterizzato dalla larga presenza dei motori diesel. Nonostante il comportamento degli acquirenti francesi si sia molto evoluto (se nel 2010 70,8% dei veicoli nuovi immatricolati in Francia funzionavano con il diesel, questo tasso è sceso al 47,3% nel 2017 e al 40% al primo semestre del 2018) la presenza del diesel nel parco auto francese resta tuttora maggioritaria: 60,6% dei veicoli privati in circolazione sono dotati di questo motore.

Dal 2015 la Autorità transalpine hanno agito per modificare la fiscalità sui diversi carburanti, aumentando in modo progressivo la tassazione del diesel. Nel 2008, era

entrato in vigore un sistema di "bonus-malus ecologico" per indurre i consumatori all'acquisto di auto meno inquinanti (all'immatricolazione dei veicoli nuovi si applica una tassazione sulle emissioni di CO2 e un bonus se le emissioni non superano una certa soglia). In linea con questa politica e' stato introdotto nel 2018 un "incentivo alla riconversione" a sostituzione di quello sulla rottamazione: dal 1 gennaio 2019 sono previsti, infatti, fino a 5000 euro per un veicolo elettrico o ibrido ricaricabile.

Questi cambiamenti comportano conseguenze importanti sul comparto automobilistico, con una riconversione che si dimostra talvolta problematica. Nel maggio del 2018, il Governo di Parigi ha pertanto deciso di firmare un "contratto strategico della filiera automobilistica" con i rappresentanti dell'industria, che prevede una serie di progetti strutturanti per far fronte a quelle che sono le principali sfide che il settore automobilistico francese si trovera' ad affrontare (trasformazione tecnologica, agenda ambientale, motori elettrici, etc.). In tale quadro, le industrie e il Governo si sono impegnate a collaborare in maniera sinergica al fine di mantenere competitiva, in una logica di crescita sostenibile, la produzione automobilistica transalpina.

In occasione del centenario dell'Organizzazione Internazionale dei costruttori di automobili (OICA), organizzato a Parigi a febbraio il Presidente Emmanuel Macron ha ribadito l'importanza dell'introduzione di automobili elettriche in Francia, in vista degli obiettivi "verdi" fissati per il 2022. Il Capo di Stato ha annunciato di voler alleggerire gli ostacoli burocratici e fiscali sia per le auto che per le stazioni di ricarica, allo scopo di favorire il raggiungimento dell'obiettivo di un milione di veicoli elettrici e di 100.000 punti di rifornimento entro fine quinquennio.

Sono numerose le sfide che si presentano al settore automobilistico francese e al Governo dell'Esagono, ha proseguito il Presidente francese: la limitazione dell'inquinamento, con l'abbassamento delle emissioni di CO2; la riqualificazione industriale, col passaggio da una produzione quasi esclusivamente di motori tradizionali ad una incentrata su ibrido ed elettrico, che richiede notevoli investimenti; lo sviluppo delle vetture autonome entro il 2022.