

Federmeccanica e i sindacati sollecitano il Governo

INDUSTRIA AUTOMOTIVE: UN PATRIMONIO NAZIONALE DI FRONTE ALLE TRANSIZIONI

Silvano Bertaina

Un recente comunicato congiunto sottoscritto da **Federmeccanica**, Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil sulla situazione dell'industria automotive in Italia ha toni che sfiorano il drammatico. In una riunione in cui, accogliendo la sollecitazione del premier Mario Draghi, si è sentita la necessità di confrontarsi su un'emergenza che oscilla fra grandi opportunità e gravi rischi, sono emerse le preoccupazioni per un settore fondamentale dell'economia nazionale. La questione cruciale riguarda la decisione dell'Ue di imporre lo stop alla vendita di nuove auto che producono emissioni di carbonio entro il 2035, a dicembre confermata dal Governo con la posizione del Comitato interministeriale per la transizione ecologica. Il tema è delicato, gli scenari possono essere assai diversi e saranno valutati dall'Osservatorio automotive, costituito proprio per monitorarli e in qualche misura prevederli. Nonostante la diminuzione della produzione nazionale di autoveicoli, passata dagli oltre 1,8 milioni del 1997, ai 700.000 del 2021, di cui meno di 500.000 auto, il settore automotive mantiene un peso rilevante nella nostra economia. Definita fin dal 1946 l'"industria delle industrie", vale un fatturato di 93 miliardi di euro, pari al 5,6% del Pil. Nel solo comparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2.000 imprese e 180.000

Primo Piano



compagnamento a fronte dell'avviato processo di allocazione delle ingenti risorse del Pnrr.

Ci si domanda quali siano le politiche pubbliche messe in campo per il settore, essendo scomparse le precedenti misure di sostegno alla domanda di autoveicoli per favorire il rinnovamento del parco circolante verso tecnologie ecocompatibili, in funzione dei crescenti vincoli alle emissioni.

E qui entra in gioco il Mise, acronimo di Ministero dello sviluppo economico, che, per bocca del ministro Giancarlo Giorgetti, ha rilasciato la seguente dichiarazione al termine di una riunione con i rappresentanti di Confindustria, Anfia e imprese della filiera: «Nonostante le difficoltà, sono ottimista sul fatto che nelle prossime settimane, insieme con il Mef, presenteremo delle proposte per incentivi al settore dell'automotive».

Giorgetti aveva già chiesto al Governo di attivare un sistema di incentivi che oggi non compaiono nella legge di bilancio. Si era prospettata una dote di 400 milioni con un'aggiunta di 50 per i concessionari, proposta che non è stata accolta.

Il Mise stesso ha reso noto uno studio del 2021, messo a punto da Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), università Ca' Foscari e Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, con il supporto delle associazioni di settore: è stato valutato l'impatto della nuova regolamentazione comunitaria in materia e ne è venuto fuori un quadro inquietante.

Sono ben 101 le imprese considerate più a rischio, con 26.000 dipendenti, il 17% del mercato nazio-

L'"Industria delle industrie", vale il 5,6% del Pil. Nel solo comparto autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2.000 imprese (180.000 lavoratori)

lavoratori e si realizza il 7% delle esportazioni metalmeccaniche nazionali, per un valore di 31 miliardi di euro.

Le misure imposte dalla transizione green potrebbero causare la perdita di circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63.000 nel periodo 2025-2030.

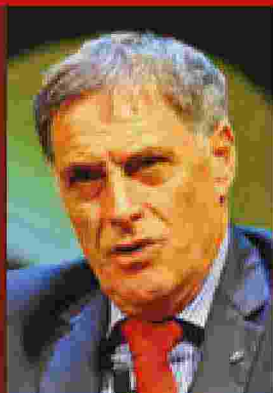
I dati sull'andamento dell'uso degli ammortizzatori sociali forniti dall'Inps indicano la tendenza: nel 2019 sono state 26 milioni le ore di cassa integrazione, nel 2021 quasi 60.

L'allarme di **Federmeccanica** puntualizza anche la necessità di un salto di qualità nella visibilità e nella condivisione di scenari e prospettive e la preoccupazione per l'assenza di certezza nelle misure di ac-

nale, per il fatto di essere più esposte ai tempi serrati della conversione ecologica e prive delle competenze necessarie alla competizione con i concorrenti asiatici o americani.

Oggi si trovano più in difficoltà le aziende che si occupano di "power-train" a combustione interna, dunque legate alla motoristica classica, per le quali si prevedono tagli del numero di componenti specifici necessari dell'85%: per un veicolo si calerà da 1.400 a 200. Soffriranno meno le aziende tecnologiche, quelle che producono centraline, sensori, software, e ancor meno quelle che forniscono i moduli chassis/interiors: come a dire che un'automobile continuerà

In alto: il ministro Giancarlo Giorgetti. Sotto, da sinistra: **Federico Visentin** (presidente **Federmeccanica**), **Corrado La Forgia** (vicepresidente **Federmeccanica** con delega alle transizioni), **Roberto Benaglia** (segretario generale Fim Cisl), **Francesca Re David** (segretario generale Fiom Cgil) e **Rocco Palombella** (segretario generale Uilm Uil)



Primo Piano

ad aver bisogno di assi, sterzo, freni, pneumatici, parti di carrozzeria, cruscotto, volante, sedili, ma di iniettori e candele per motori diesel se ne dovrà far a meno.

Lo studio evidenzia la presenza in Italia di 40 aziende ad alto potenziale di sviluppo e questa è la buona notizia. Sono suddivise in sette minifiliere e molte hanno nomi perlopiù sconosciuti al grande pubblico, ma non agli addetti ai lavori: connettività e analisi dei dati (Targa Telematics, Vodafone Automotive, Telepass, Digicom), guida autonoma (Hercules,

Pitom, VisLab), elettronica (St microelectronics, Zapi, Marelli), batterie (Seri industrial, Sovema Group, Green Energy, Tawaki), motori elettrici (Askoll, Atop, Bonfiglioli, Lafert), celle a combustione (Hydro2Power, HydroMoving, Iveco, Adler Group) e servizi (Fleetmatica, Enel X, Be Charge, Fimer).

Sono il futuro; il presente è un "power-train" tradizionale con 900 aziende, 80.000 addetti e una quota mercato del 45%.

In uno scenario simile è ovvio che ci si debba concentrare sulla crescita delle prime e sulla riconversione intelligente di quelle più a rischio.

L'incontro citato è stato anche l'occasione per una ricognizione sugli strumenti e sulle risorse messe a disposizione del Mise a sostegno di una filiera strategica del sistema produttivo del nostro Paese, con l'obiettivo di garantire l'equilibrio tra le esigenze economiche ambientali e quelle sociali.

L'idea più seguita dal Ministero pare essere quella di lavorare a incentivi che garantiscano



MPreoccupa il possibile impatto della nuova regolamentazione comunitaria: per il Mise, sono ben 101 le imprese considerate più a rischio, con 26.000 dipendenti, il 17% del mercato nazionale

un orizzonte stabile e assumano come parametro decisivo il volume delle emissioni (minore di 135 grammi/km di CO₂) e non quello che guarda alla tipologia dell'alimentazione delle vetture.

A conferma di ciò, sembra stia per essere lanciato un Ipcei, acronimo di "Progetti di comune interesse europeo" e un relativo fondo Ipcei.

Cos'è un fondo Ipcei? La definizione, data dalla legge 145/2018, lo racconta come «uno strumento agevolativo che supporta le attività svolte dai soggetti italiani coinvolti nella realizzazione dei progetti di comune interesse europeo»: in pratica, denaro investito per aiutare le idee industriali innovative e utili alla causa, con due declinazioni preferite, cioè gli studi sull'idrogeno per il trasporto pesante su gomma e quelli sui componenti di elettronica avanzata, come ad esempio i sistemi Adas per la guida autonoma.

Il Mise dovrebbe accelerare un tantino e forse comunicare meglio scelte e intendimenti, anche se il suo sito web è ben fatto, chiaro e aggiornato, pur non essendo un mezzo che raggiunge le masse.

Tornando al comunicato di [Federmeccanica](#) e Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil, la richiesta è di discutere insieme iniziative urgenti rispetto agli interventi di regolamentazione del settore automotive, nel quadro delle transizioni e della relazione con gli attori istituzionali.

Si devono trovare risorse e governance per politiche industriali utili ad attivare le sinergie di una filiera ramificata, promuovendo dimensioni e cultura di impresa compatibili con le sfide del

In Italia le misure imposte dalla transizione green potrebbero causare la perdita di circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63.000 nel periodo 2025-2030

settore, gestendo al contempo le crisi industriali già aperte.

Inoltre occorre attivare investimenti di sostegno alla domanda verso le tecnologie compatibili con il green deal e, in parallelo, sostenere la ricerca e lo sviluppo di prodotti che valorizzino le eccellenze italiane di tecnologia e stile. Tutto ciò contemplando ammortizzatori sociali di breve e di lungo periodo e i fabbisogni per la formazione di accompagnamento alla trasformazione. Si tratta di una bella sfida, non c'è che dire.

È in ballo il nostro futuro. ☺