

LE CONSIDERAZIONI DELL'OSSERVATORIO AUTOMOTIVE UNA PROSPETTIVA ECONOMICA CONDIVISA

RILEVANZA, COMPLESSITÀ ED URGENZA

Negli ultimi mesi più voci hanno sollevato il velo sui potenziali rischi collegati alle prospettive delle industrie che operano nei sistemi di mobilità, nel quadro di una necessaria **transizione ecologica** su scala globale e di particolare intensità nella regione europea. Molti sono i contributi di studio ed analisi già disponibili.

Federmeccanica, Fim, Fiom e Uilm sentono la necessità di portare **l'attenzione sul settore della produzione di autoveicoli in Italia**. Emergono con forza e urgenza temi e interrogativi che richiedono una **immediata e straordinaria mobilitazione delle Istituzioni Nazionali insieme agli attori del settore per salvaguardare e promuovere l'occupazione e la presenza industriale**.

Il processo di sviluppo delle tecnologie dell'autoveicolo e di "motorizzazione" globale deve molto all'Italia e va ben oltre i soli marchi prestigiosi e i modelli iconici. Si tratta di un ecosistema - di creatività, imprenditorialità, conoscenza e saper fare di imprese e lavoratori - che ha sviluppato un'**identità riconosciuta globalmente** nel connubio tra tecnologia e stile, tra prestazioni e percezione, tra funzionalità ed esperienza di guida e di viaggio.

Distretti come la *Motor Valley*, le aziende dello stile per la carrozzeria e gli interni, i centri di sviluppo di costruttori e componentisti, realizzano produzioni di alta qualità e sviluppano contenuti di prodotto riconosciuti in tutto il mondo.

L'Italia deve molto alla produzione di auto, veicoli commerciali e industriali, che hanno trainato lo sviluppo di competenze e innovazione e capacità produttiva anche in comparti collegati, a partire dalla fabbricazione di macchine e impianti, con benefici economici e sociali per tutto il Paese.

LE DIMENSIONI DEL COMPARTO

Anche oggi, pur a fronte di una caduta della produzione nazionale di autoveicoli - che passa dagli oltre 1,8 milioni di veicoli nel 1997 ai soli 700.000 nel 2021, di cui meno di 500.000 autovetture - il settore *Automotive* nel suo insieme ha un peso rilevante nell'economia italiana grazie ad **una progressiva autonomia ed internazionalizzazione dei mercati dei produttori di componenti presenti nel Paese, con un forte contributo alle esportazioni**.

Nel 2019 il settore *Automotive* valeva un fatturato di 93 miliardi di euro, pari al 5,6% del Pil, 5.700 imprese e 250 mila occupati, il 7% dell'intera forza lavoro dell'industria manifatturiera italiana (fonte ANFIA).

Nel solo comparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi operano oltre 2mila imprese, 180mila lavoratori ovvero l'11% del totale degli addetti metalmeccanici, che producono un valore aggiunto superiore ai 13 miliardi di euro ovvero il 13% del totale metalmeccanico, esportando 31 miliardi di euro, poco più del 50% del fatturato complessivo e circa il 16% delle esportazioni metalmeccaniche e il 7% di quelle nazionali (elaborazione Osservatorio Federmeccanica FIM Fiom Uilm su dati ISTAT).

Peraltro, i perimetri e gli impatti dell'*Automotive* sono, come e più di altri settori, complessi e in evoluzione, con una continua trasformazione nella fruizione dell'autoveicolo e nella sua architettura. Oggi siamo potenzialmente di fronte a nuovi punti di svolta epocali.

La definizione coniata per l'*Automotive* nel lontano 1946 "**l'industria delle industrie**" è più che mai attuale:

- a monte, presenta una filiera della componentistica ramificata in tutti i settori industriali, trasversale per l'innovazione di materiali e dei contenuti elettronici e digitali che riflettono nuove architetture del prodotto autoveicolo, sia per la propulsione che per i sistemi di ausilio alla guida e connettività, con un'auto sempre più piattaforma di servizi digitali di successivo sviluppo ed acquisto;
- ha avuto un impatto straordinario nello sviluppo dei sistemi di produzione attraverso le diverse ondate di automazione/digitalizzazione fino all'odierna industria 4.0 e oltre;
- ha visto una rapida globalizzazione dei mercati sia del veicolo che dei componenti, con una caratteristica complessità logistica che favorisce ora la concentrazione produttiva su aree regionali, ora bacini di prossimità, con una selettiva competizione, talora all'interno della stessa impresa, in funzione di disponibilità, costo e produttività dei fattori;
- a valle, al di là del ciclo di vita su strada dell'autoveicolo fino alla dismissione, si apre alla complessità dei sistemi di mobilità, con i temi infrastrutturali, dalle strade ai parcheggi alla distribuzione di combustibili, energie, servizi e, fondamentale nel quadro odierno, di regolamentazione.

D'altra parte, la produzione di autoveicoli è stata sempre considerata un **settore strategico** in tutti i Paesi:

- perché funzionale alla sicurezza nazionale e allo sviluppo economico e di qualità della vita;
- perché richiede investimenti di ricerca e sviluppo e di capacità produttiva su ampia scala e orizzonti temporali estesi;
- per gli impatti di sicurezza nella circolazione, per la salute e l'ambiente.

LE SCELTE NORMATIVE

L'intervento degli Stati è stato amplissimo. Dalle norme di circolazione e di omologazione, alle esenzioni delle norme di libera concorrenza, dai sistemi di incentivazione della offerta e della domanda fino al sostegno dell'offerta tramite la presenza diretta degli Stati nel capitale di costruttori di autoveicoli e grandi componentisti, fenomeno globale ma immediatamente evidente in alcuni Paesi europei quali Francia e Germania. D'altra parte, nell'Eurozona, è la capacità di investimento che può creare differenziale competitivo e sviluppo.

E di fronte alla globalizzazione del prodotto autoveicolo e del suo sistema produttivo, le scelte di regolamentazione e incentivazione hanno effetti che si estendono immediatamente al di là dei confini nazionali.

Proprio l'intervento dei regolatori istituzionali, a fronte della grave emergenza ambientale legata ai consumi di energie non rinnovabili ed alla sovrapproduzione di CO₂, sta producendo una ulteriore accelerazione dall'esterno ai processi di trasformazione dei mercati e degli attori *Automotive* per la normale evoluzione delle tecnologie e le naturali pressioni competitive.

In particolare, in Europa, nel luglio 2021 la "Proposal for a Regulation of the EU Parliament and of the Council" prevede entro il 2035 lo stop alla vendita di nuove auto ed entro il 2040 dei furgoni che producono emissioni di carbonio e nel dicembre 2021 il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica prevede analogo stop per l'Italia.

LE PROSPETTIVE DI BREVE PERIODO

Recenti stime (Anfia-Clepa-PWC) considerano che la misura, senza interventi, porterebbe ad una perdita di mezzo milione di posti di lavoro in UE parzialmente compensati da 226.000 nuovi posti di lavoro previsti nella produzione dei sistemi di propulsione dei veicoli elettrici, con una perdita netta di 275.000 posti di lavoro.

Le stime per l'Italia intravedono una perdita di circa 73.000 posti di lavoro, di cui 63.000 nel periodo 2025-2030.

La naturale propensione degli attori economici ad anticipare quando possibile le evoluzioni normative, non investendo più nei settori destinati a non avere futuro, rende estremamente verosimile questa anticipazione: basti considerare le recenti dichiarazioni dei costruttori di autoveicoli circa la pianificazione di nuovi prodotti ed i loro annunci al mercato.

L'impatto proporzionalmente maggiore per l'Italia rispetto ad altri Paesi dell'industria *Automotive* è ben giustificato per la forte presenza di attività legate alla *powertrain* del motore a combustione interna. D'altra parte, l'architettura stessa del veicolo elettrico è caratterizzata da un minor numero di componenti, verosimilmente con minor contributo di occupazione, e dovranno essere valutate le politiche di verticalizzazione dei costruttori e gli effetti di protezione dei Paesi che ospitano le teste delle filiere di produzione.

Già oggi, i dati sull'andamento dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali forniti dall'INPS indicano la tendenza: nel 2019 sono state utilizzate 26 milioni di ore di cassa integrazione, nel 2021 quasi 60.

La domanda circa la preparazione del sistema Paese a fronte di questo scenario di discontinuità è doverosa, urgente e non la vediamo finora accolta da tutti gli attori con la necessaria attenzione.

I PRESUPPOSTI

Sullo sfondo emerge un interrogativo di base, proprio non solo del sistema dell'autoveicolo ma comune ad ogni ambito della vita produttiva e sociale del Paese, circa la **compatibilità del sistema di approvvigionamento, produzione e distribuzione dell'energia** in Italia con gli scenari di fabbisogno.

Ad oggi, non risultano posizioni istituzionali che individuino con la concretezza di metriche e tempistiche appropriate le compatibilità finali e le tappe di un percorso di abbandono a medio breve del veicolo a motore endotermico e l'adozione di tecnologie alternative.

E la dinamica dei prezzi dei combustibili e dell'energia, già fortemente penalizzanti per le attività italiane rispetto agli altri Paesi europei, aggiunge un ulteriore elemento di destabilizzazione con evidenti impatti sulle iniziative delle famiglie e delle imprese e, a maggior ragione, delle imprese *Automotive* che vedono nell'elettrificazione uno scenario di svolta, determinante nelle strategie di prodotto e di capacità produttiva. Lo stesso interrogativo di fondo si pone sugli obiettivi, urgenti, di riduzione della produzione di CO₂ e più generalmente degli impatti ambientali.

LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI AMBIENTALI DELLE DIVERSE SOLUZIONI TECNOLOGICHE

Nell'assenza di piani e scenari strutturati e condivisi, le diverse dichiarazioni ed iniziative che si inseguono generano l'impressione che manchi una valutazione di merito sugli effettivi impatti ambientali delle molteplici soluzioni tecnologiche, da valutare lungo tutto il loro ciclo di vita e nelle diverse tappe temporali

di un percorso decennale – “Fit for 55” - e trentennale -il “Green Deal” al 2050 - di decarbonizzazione, a partire da un principio di “neutralità tecnologica” non inficiata da approcci ideologici.

Le scelte dei regolatori, nazionali e sovranazionali, trovano lo **scenario italiano sui temi di fondo non allineato a quello degli altri Paesi europei**, con l’effetto di produrre un **differenziale competitivo più gravoso per gli attori italiani**.

Certo, molti domandano maggiore chiarezza circa la natura delle misure di restrizione previste dai regolatori in termini di immatricolazione, produzione, circolazione, commercializzazione interna ed internazionale dei veicoli a combustione interna e delle loro parti per valutare le conseguenze di prospettiva su un parco circolante ben oltre i 30 milioni di veicoli e sui servizi collegati.

Ma nell’immediato, la tradizionale competenza e la capacità produttiva, dedicate alla progettazione e alla fabbricazione di motori a combustione interna in Italia, deve suggerire un’**attenta valutazione degli impatti industriali e occupazionali nel Paese** insieme alla valutazione dell’effettiva disponibilità del mercato italiano - famiglie, imprese ed enti - ad **assorbire soluzioni** che comunque risultano certamente **più complesse e costose** all’acquisto e nell’esercizio.

Accanto alla necessità di un salto di qualità nella visibilità e condivisione di scenari e prospettive, cresce la preoccupazione per l’assenza di certezza nelle **misure di accompagnamento a fronte di un avviato processo di allocazione delle ingenti risorse del PNRR**.

RISORSE, LEVE, AZIONI

QUALI POLITICHE PUBBLICHE?

Di fronte alle molte crisi, ma anche alle importanti opportunità per il settore, ci si interroga sulla **presenza delle istituzioni**. Pensiamo all’annuncio, salutato con entusiasmo, dell’installazione di grandi stabilimenti di produzione di batterie per l’autoveicolo elettrico: ad oggi non risultano siano stati formalizzati atti concreti che ne favoriscano e ne vincolino la realizzazione.

Ci si domanda anche quali siano le politiche pubbliche messe in campo per il settore, dato che sono diminuite, se non **scomparse, le precedenti misure di sostegno alla domanda** di autoveicoli per favorire il rinnovamento del parco circolante verso tecnologie compatibili con gli obiettivi del *Fit for 55*; un **sostegno che dovrebbe andare di pari passo con i vincoli alle emissioni e accompagnare strutturalmente gli anni della transizione**. In questo modo non solo si accresce il *gap* che dovrà essere colmato nel prossimo futuro ma, inevitabilmente, il mercato italiano perde attrattività per i costruttori di autoveicoli.

Non risultano neppure evidenti misure di **incentivazione all’offerta per ricerca, sviluppo e capacità produttiva** per l’autoveicolo e la sua filiera, che permettano al territorio italiano di rimanere in competizione con l’area europea e mediterranea, le quali non solo offrono fattori efficaci e di alta produttività, ma sovvenzionano spesso, e in larga parte, gli investimenti di prodotto e di capacità produttiva, indipendentemente dal profilo dell’impresa. A volte, Stati e Territori si spingono a formule di **partecipazione non operativa al capitale**, certificando le iniziative tanto di produzione che di ricerca e sviluppo e attraendo ulteriori capitali privati. E sviluppano **relazioni internazionali per assicurare la disponibilità di materie prime e componenti** alle filiere locali, sia per le produzioni di oggi che per quelle di domani.

È una competizione di sistemi territoriali in cui l’evoluzione e la discontinuità delle tecnologie di prodotto e di processo pone i costruttori di autoveicoli e componenti, oggi per gli anni a venire, davanti a decisioni di allocazione strategica delle produzioni: occorrono con urgenza **iniziative in grado di influenzare in favore dei**

territori italiani la scelta dei decisori industriali locali e (sempre più) internazionali, tenendo conto dei criteri e delle tempistiche di decisione che sono loro propri.

Si tratta di **costruire le condizioni** perché, nella logica di tali decisori, risulti non conveniente dismettere le attuali capacità produttive in Italia e sia invece **conveniente rinnovare, convertire e aprire nuove iniziative investendo e assumendo nel Paese**, a fronte delle opportunità che la transizione ad una mobilità sostenibile sta offrendo.

AMMORTIZZARE LA TRANSIZIONE

In questo senso, gli ammortizzatori sociali non sono solo strumenti di difesa dell'occupazione, ma possono essere **misure di accompagnamento verso le transizioni produttive** ed elementi differenzianti nelle strutture di valore competitivo apprezzate dall'investitore.

Gli **ammortizzatori sociali**, nel quadro di una riforma complessiva che non si vede arrivare, consentono di rispondere, nel **brevissimo termine**, alle pesanti turbolenze generate dalla mancanza di componenti elettronici e dalla penuria di materie prime, ma **nel medio-lungo** possono accompagnare la transizione di rinnovamento strutturale delle tecnologie, dei prodotti e dei sistemi produttivi, insieme agli interventi di formazione per la riconversione delle professionalità.

RISCHI E OPPORTUNITÀ

Il **rischio di deindustrializzazione** di un settore chiave dell'economia italiana è concreto, con effetti sul tessuto sociale del Paese. In primo luogo, occorre mettere in campo tutte le azioni difensive necessarie; in secondo, occorre guardare soprattutto all'opportunità di rilancio e sviluppo del settore *Automotive*, poiché non solo ha una sua storia, ma possiede un'identità distintiva, una base di competenze e una rete collaborativa da mettere a sistema.

IL NODO DELLE COMPETENZE

Si sente la necessità di **un governo delle politiche industriali attrezzato di risorse e competenze specifiche per l'Automotive** con la capacità di comprendere e gestire le crisi aperte, ma soprattutto di identificare e promuovere le eccellenze distintive, dal design alla carrozzeria, dal benessere abitacolo alla meccanica di precisione, alle tecnologie della mecatronica, facendo convergere le iniziative e valorizzando le sinergie trasversali con altre filiere. Sono evidenti le criticità rappresentate dall'accesso alle produzioni di microprocessori e semiconduttori di potenza, oltre che dalla produzione di software, nonostante nel nostro Paese siano presenti produttori importanti: occorrono azioni che permettano di valorizzare le interazioni e le ricadute positive sul territorio italiano.

La **competenza della forza lavoro del settore è riconosciuta in tutto il mondo**, sia per i saperi di produzione dove si affiancano le tecnologie *world-class* e le peculiarità artigianali della tradizione tutt'ora fondamentali nelle produzioni *premium*, sia per le competenze di ricerca e progetto, sostenuta da scuole di ingegneria qualificate. Ma occorrono azioni che rendano competitive queste competenze e queste risorse e rendano attraente per le persone lavorare in Italia e nell'*Automotive*.

Per questo occorre mantenere una massa critica di attività e soprattutto di **ricerca e sviluppo**, che possa trattenere ed attrarre le professionalità nel Paese e nei diversi sistemi territoriali del comparto.

La diffusa distanza culturale dalla fabbrica e dalle tecnologie allontana troppi giovani da **percorsi di formazione** che avrebbero sbocchi occupazionali certi. Gli investimenti nel sostenere le iniziative



dell'*education* tecnica e tecnologica non sono ancora sufficienti e le risorse faticano ad operare in una rete di valorizzazione. Un esempio specifico è quello del sistema **ITS** che non esprime ancora tutto il contributo che può esplicare e che risponde ad un evidente fabbisogno. Nello stesso modo le transizioni in atto rendono necessario un investimento straordinario e qualificato di formazione continua per la riconversione e lo sviluppo dei profili professionali dell'*Automotive*.

Fim, Fiom e Uilm e Federmeccanica ritengono di aver dato un piccolo ma significativo contributo nell'ultimo **rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale**, con l'innovazione dell'inquadramento contrattuale e nell'attenzione ai percorsi formativi, ai modelli di gestione della professionalità, valore essenziale per la difesa dell'occupazione, fondamentale perché la ricchezza del tessuto *Automotive* nazionale possa cogliere le opportunità offerte dagli sviluppi in corso.

Per questo si rende necessaria un'**evoluzione** nella **cultura**, nei modelli di **governance** e nelle **dimensioni d'impresa** in grado di soddisfare la **domanda di solidità e sostenibilità**, non solo finanziaria ma anche sociale e ambientale, di clienti e investitori, che permetta di rispondere alle dimensioni e alle agilità che la competizione internazionale richiede. Anche su questi temi si sente la necessità di **iniziative di politica industriale** che sappiano **orientare e sostenere concretamente l'iniziativa imprenditoriale** di innovazione strutturale per la crescita, l'aggregazione e la collaborazione di rete.