

COMUNICATO CONGIUNTO

OSSERVATORIO AUTOMOTIVE

FEDERMECCANICA E FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL PRESENTANO UNO STUDIO COMPARATIVO SULLE POLITICHE INDUSTRIALI NELLE ECONOMIE DI FRANCIA, GERMANIA, POLONIA, SPAGNA E TURCHIA

“L’automotive italiano ha ancora grandi potenzialità di innovazione ma serve una politica nazionale strutturata a supporto della transizione”

Roma, 29 marzo 2023 – Il 3 febbraio del 2022, Federmeccanica e FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL hanno espresso per la prima volta - attraverso il documento *“Industria Automotive: un patrimonio italiano di fronte alle transizioni”* - un posizionamento comune sulle condizioni e sulle prospettive del comparto, frutto del lavoro svolto dall’Osservatorio Automotive che le Parte Sociali dell’Industria Metalmeccanica e Meccatronica hanno costituito, in attuazione del CCNL 2021.

Quel primo documento ha individuato prospettive e opportunità a fronte del patrimonio di competenza distintiva dell’automotive Made in Italy, ma, al contempo, ha posto interrogativi e preoccupazioni per le peculiarità della filiera italiana, particolarmente esposta agli impatti delle trasformazioni, con un serio rischio di deindustrializzazione del settore e di riduzione dell’occupazione.

Tutti temi che, a distanza di un anno, appaiono sempre aperti e attuali.

Per questo oggi **Federmeccanica e FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL**, hanno presentato un **nuovo studio elaborato dall’Osservatorio Automotive che compara le Politiche Industriali delle principali Economie dell’Automotive europee** con il contributo di ANFIA sull’Industria automotive in Italia.

Sarà quindi possibile raffrontare le dinamiche dei sistemi automotive di quei paesi ed avere spunti utili a definire le azioni più efficaci da mettere in campo per gestire al meglio la complessa fase di transizione tecnologica ed ecologica.

La presentazione - presso la sala Parlamentino del CNEL – ha visto una prima parte dedicata all’esposizione dello studio grazie al contributo degli esperti del Comitato Scientifico dell’Osservatorio Automotive che hanno curato l’indagine. A seguire, l’intervento di **Marco Stella** (Vice Presidente di ANFIA).

Nella tavola rotonda con **Federico Visentin** (Presidente Federmeccanica), **Corrado La Forgia** (Vice Presidente Federmeccanica con delega alla Transizione Tecnologica ed Ecologica), **Roberto Benaglia** (Segretario Generale Fim-Cisl), **Michele De Palma** (Segretario Generale Fiom-Cgil), **Rocco Palombella** (Segretario Generale Uilm-Ui) sono state sviluppate le tematiche emerse dallo studio realizzato dal Comitato scientifico. Le conclusioni sono state affidate al **Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso**.

Sono cinque i paesi oggetto dello studio: Francia Germania, Polonia, Spagna e Turchia.

Con il contributo di

Lo studio si è sviluppato lungo quattro direttrici essenziali: 1) la consistenza e la dinamica del comparto in ciascun paese; 2) le politiche della domanda, tra incentivi al mercato e politiche di infrastrutturazione; 3) le politiche di supporto alle trasformazioni della filiera produttiva; 4) le strutture di governance del sistema automotive nel paese.

In questi anni, il governo italiano ha varato iniziative per il sostegno al mercato ed alla filiera produttiva, senza però una politica di coordinamento. Una quota cospicua degli incentivi al mercato, quelli rivolti al veicolo elettrico puro e plug in, rimangono inutilizzati, i bandi per l'innovazione e sviluppo nell'automotive rimangono ancora aperti, l'infrastrutturazione per la ricarica avanza velocemente in percentuale, ma rimane lenta in valore assoluto, a fine 2022, con 36.000 punti sul territorio nazionale di cui meno di 500 sulla rete autostradale.

Benché l'impatto del percorso di elettrificazione promosso dalle istituzioni europee sia potenzialmente maggiore sull'Italia per il focus sul motore endotermico, dove il paese rappresenta da sempre un'eccellenza, **l'automotive italiano ha ancora grandi potenzialità di innovazione, ma la dimensione piccola e frammentata delle imprese non potrà mettere in campo gli investimenti grandi e coordinati, necessari per la transizione senza una politica nazionale** strutturata di supporto:

- per proteggere e sostenere i bacini che si sono sviluppati lungo le filiere degli stabilimenti autoveicolistici del territorio, assicurando di cogliere le opportunità delle produzioni in assegnazione in un percorso sostenibile di evoluzione e riconversione tecnologica e di tutela e sviluppo dell'occupazione;
- per attrarre nel territorio italiano nuove iniziative con politiche industriali competitive, e soprattutto nell'innovazione di prodotto, rispetto a quelle dei paesi che ci stanno attorno;
- per promuovere la crescita dimensionale degli attori italiani e le nuove competenze necessarie con una intensità di risorse significativa rispetto a quanto fanno, da tempo, altre economie automotive;
- per selezionare ed armonizzare per una sostenibilità industriale, economica, ambientale e sociale di lungo periodo l'iniziativa dell'impresa italiana e presenza delle global companies.