



## Contributo UIL Nazionale e UILM Nazionale ai lavori della X<sup>a</sup> Commissione del Senato sul settore *Automotive*

La situazione in cui versa il settore automotive, primo settore industriale italiano, è molto grave a causa del crollo della domanda conseguente alla emergenza Covid 19, nel trimestre marzo-maggio 2020 le immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2019 sono diminuite in Italia del 77%, con un quasi totale azzeramento delle vendite ad aprile, ed un dimezzamento delle immatricolazioni a maggio 2020 rispetto a maggio 2019.

Dati del tutto simili all'Italia si sono registrati invece Francia, Spagna e Regno Unito. Mentre la stessa Germania che pure sembra esser riuscita a contenere meglio i contagi, comunque ha registrato crolli di oltre il 60% delle immatricolazioni.

Tuttavia, è necessario contestualizzare la situazione dell'industria dell'*automotive* fornendo una rapida fotografia del settore prima dell'avvento della pandemia poiché questo settore stava attraversando un momento estremamente delicato.

Il *dieselgate*, il *risiko* globale delle fusion, l'affermarsi del primato tecnologico asiatico nell'elettrico, l'imporsi del mercato cinese e il controllo cinese sulle terre rare, il radicale mutamento dei modelli di consumo di mobilità in Occidente, l'impennata di contenuti tecnologici presenti oggi nelle auto e la guerra dei dazi erano, prima del covid, le principali variabili che facevano dell'industria dell'auto mondiale un rebus complicatissimo.

Nonostante una certa vulgata, la produzione di autoveicoli resta un pilastro industriale insostituibile per ogni economia matura.

La rapidità con cui tutti i paesi europei hanno imposto questo spiazzamento tecnologico alla preziosissima industria dell'auto per inseguire la mobilità elettrica, senza avere "in casa" tecnologie, competenze e materie prime, sta generando un effetto molto più grave sull'indotto. Se le grandi case europee che oggi sostanzialmente si limitano ad assemblare possono, con difficoltà, attutire il colpo ben più fosche appaiono le sorti dell'immenso indotto delle pmi europee ma soprattutto italiane attive nell'*automotive*, giacché ricordiamolo un'auto elettrica contiene il 95% in meno di componenti.

In uno scenario senza corona virus l'imposizione dell'elettrico avrebbe messo in pericolo circa il 60% dei posti di lavoro, cioè 1,8 milioni su 3 milioni di occupati in tutta

l'Ue, che ricordiamolo verrebbero espulsi non per scarsa competitività delle imprese o per motivi di mercato, ma per scelta tecnologica imposta dalla politica.

L'Italia deve sostanzialmente riorientare alla nuova mobilità elettrica, intelligente e interconnessa un apparato produttivo che cuba circa 90 miliardi di fatturato che a gennaio 2020 vedeva tutte le grandi aziende della componentistica in gravissimo affanno, comprese le grandi multinazionali tedesche presenti con molti stabilimenti nel nostro paese. Tuttavia la reazione di molte grandi imprese manifatturiere multinazionali sembra essere quella di voler presidiare e controllare in modo più stringente la propria filiera, o catena globale del valore, la cui complessità tipica del settore *automotive* sembra destinata a diminuire. Sono molti infatti gli osservatori che parlano di un effetto *reshoring* reso più acuto dal virus, si calcola che da sola la principale multinazionale tedesca abbia sparpagliati in giro per il mondo 1 milione di imprese fornitrici.

Tutto ciò capita proprio nell'anno di entrata in vigore della nuova normativa europea in tema di emissioni. Il 2020 per le case automobilistiche europee è iniziato con l'incognita su come pagare le salatissime multe anti Co2 previste in Europa, che si prevedeva avrebbero colpito la metà delle case automobilistiche per un totale di 400mln che sarebbero cresciuti a 3,3mld nel 2021. L'Ue è parzialmente corsa ai ripari così ogni auto venduta a zero emissioni (escluse le ibride) viene conteggiata come sottrazione delle emissioni di ogni azienda produttrice. Tuttavia i costi ancora proibitivi delle auto elettriche, la scarsa diffusione dell'infrastruttura e ovviamente la crisi economica da coronavirus aggravano notevolmente il quadro e rendono complicatissimo avere stime sulla crescita del mercato dell'auto elettrica. Un passaggio che già si annunciava problematico per l'intera filiera produttiva italiana rischia quindi di diventare ancora più pericoloso per la nostra industria.

Desideriamo di conseguenza porre alcune questioni particolarmente urgenti per la tenuta dell'industria dell'auto.

- A) Occorrono incentivi che rilancino la domanda e la produzione nazionale. Gli stessi devono essere commisurati ai limiti di emissione oltre i quali scattano le penalità della Unione Europea, pari a 95 gr al km, ma potrebbero estendersi anche a motorizzazioni non elettriche; in ogni caso non si comprenderebbe la ragione di una loro elevazione alla soglia di 110 gr come di recente ipotizzato in un emendamento che, se approvato, potrebbe avere effetti assolutamente perversi.
- B) La demonizzazione del diesel mette a repentaglio molte fabbriche della filiera produttiva. Da una parte urgono misure che sostengano le riconversioni industriali e di attrazione di nuovi investimenti industriali; dall'altra occorre programmare una transizione più equilibrata e meno precipitosa. Occorre inoltre stimolare lo sviluppo in Italia di una filiera delle batterie elettriche, provando a collocare il nostro Paese nella fascia più alta della catena globale del valore, ma anche stimolando in coerenza con i principi dell'economia circolare l'indotto del riciclo delle batterie.
- C) Per fronteggiare i gravi problemi occupazionali occorre rafforzare gli ammortizzatori sociali esistenti. Una misura particolarmente urgente sarebbe quella di facilitare l'utilizzo della solidarietà, eliminando la condizione attuale

della soglia minima del 40% di lavoro prevista all'art.5 lg 236/1993, o quanto meno tale soglia potrebbe essere computata nell'intero periodo di concessione, anziché nel mese.

- D) Sarebbe molto utile un'iniziativa a livello europeo per rinviare di un anno l'entrata in vigore delle nuove normative sulle emissioni che già nel 2019, per evitare il drammatico combinato disposto fra effetto economico del covid e gravi sanzioni europee.

Più in generale, si avverte la mancanza di una politica industriale di sostegno alla delicata transizione che sta attraversando il settore automotive. Tale assenza è tanto più pericolosa se si considera che le nazioni nostre concorrenti sono invece impegnate nel pieno sostegno alla loro industria e che la propulsione elettrica è per sua stessa natura foriera della perdita di molti posti di lavoro.