

## MOZIONE

Il Senato,

Premesso che,

il settore industriale dell'*automotive* è stato interessato nel corso degli ultimi anni da una forte spinta all'aggregazione tra storiche imprese dell'industria automobilistica, altrimenti destinate in ragione dell'accresciuta concorrenza nel settore ad una difficile sopravvivenza. Vicenda che ha portato alla creazione di circa 10 grandi gruppi automobilistici in grado di competere a livello globale e che detengono attualmente più di tre quinti del mercato automobilistico mondiale;

tali aggregazioni, dettate da molteplici ragioni - ingresso nel settore di nuove aziende low cost asiatiche e dell'est europeo; esigenza di ridurre i costi di produzione; incremento degli investimenti in R&S; diversificazione della domanda clientela - hanno comportato una profonda riorganizzazione aziendale che ha interessato sia gli stabilimenti di produzione e il personale addetto sia le imprese dell'indotto, e di conseguenza una profonda trasformazione della filiera dei servizi *automotive* a valle della produzione, con particolare riguardo alle attività di vendita degli autoveicoli, leasing, noleggio, commercio dei componenti, manutenzione e riparazione;

nel corso degli ultimi mesi si stanno manifestando nuovi scenari di ulteriore cambiamento per il settore dell'*automotive* nel suo complesso dettati principalmente dal combinato disposto tra la grande fase di transizione in atto conseguente alla pandemia da Covid -19 e all'emergenza climatica, le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini. Fattori che impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione. In particolare:

- la necessità di ridurre l'impatto ambientale delle emissioni inquinanti delle automobili ha, infatti, spinto la Commissione Europea a proporre uno stringente percorso - *Fit for 55* - volto a favorire nei prossimi anni la progressiva immissione sul mercato di un numero crescente di veicoli a zero emissioni e a prevedere la cessazione della commercializzazione dei veicoli con motore termico. Il 14 luglio 2021, la Commissione europea ha pubblicato una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, con la comunicazione COM(2021) 556 final, in cui riconosce che per raggiungere l'obiettivo di riduzione delle emissioni di almeno il 55 per cento entro il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050, le emissioni del trasporto su strada dovrebbero diminuire tra il 19 per cento e il 21 per cento entro il 2030 e tra il 98 e quasi il 100 per cento entro il 2050, e pertanto ha stabilito, all'articolo 1, che a decorrere dal 1° gennaio 2035 le emissioni medie delle automobili e dei veicoli commerciali leggeri di nuova produzione nell'ambito dell'Unione europea devono essere ridotte del 100 per cento rispetto all'obiettivo del 2021, il che comporta che ogni nuova vettura commercializzata a tale data dovrà essere ad emissioni zero;
- il progressivo sviluppo tecnologico dei motori EV e delle batterie, in grado di garantire alle vetture bassi costi di gestione e una crescente autonomia nella percorrenza, oltre a rispondere alle esigenze della riduzione delle emissioni inquinanti, prefigura nel prossimo futuro vantaggi economici sia per le case automobilistiche sia per gli acquirenti dei veicoli EV. I veicoli a propulsione elettrica già oggi hanno un'architettura costruttiva molto più semplice

rispetto a quelli con motore termico, tanto che per produrre un'automobile a propulsione elettrica del segmento B occorrono in media circa 3.500 componenti - con una tendenza a ridursi in futuro - a fronte dei circa 4.500 componenti necessari per produrre un'automobile a propulsione termica. La progressiva riduzione dei costi di produzione e della componente batterie renderà, inoltre, notevolmente più conveniente la gestione e la manutenzione dei veicoli EV rispetto ai veicoli a propulsione termica, inducendo i consumatori ad orientarsi con sempre maggiore convinzione verso l'acquisto di autoveicoli a trazione elettrica;

- la possibilità di poter gestire, con una sola centralina sensoriale di comando, la guida degli autoveicoli senza interventi diretti del guidatore o con sistemi di guida semi-autonoma, ha recentemente aperto una nuova frontiera di concorrenza fra le grandi case automobilistiche. Tesla, Bmw, Audi, Honda e Volkswagen, solo per citarne alcune, hanno avviato consistenti investimenti che porteranno tutti i grandi gruppi automobilistici a produrre modelli di autoveicoli con dispositivi o *suite* di sistemi interattivi in grado di gestire con sempre maggiore autonomia il dinamismo della vettura;
- in molti Paesi, tra cui l'Italia, stanno crescendo in misura esponenziale sia la domanda di servizi di mobilità condivisa nei centri urbani sia le nuove formule di proprietà del mezzo, prefigurando per tale via un trend di futura ricomposizione della domanda di automobili di proprietà;

l'insieme di questi nuovi scenari iniziano a produrre nel contesto internazionale i primi effetti nelle scelte strategiche delle aziende automobilistiche, che si apprestano ad una profonda riorganizzazione interna e allo sviluppo di piani industriali che prevedono una crescente produzione di mezzi ibridi o interamente a propulsione elettrica, con effetti non soltanto sugli stabilimenti di produzione ma indirettamente sull'intera filiera dell'*automotive*;

nelle scorse settimane, Stellantis, il più grande gruppo automobilistico presente in Italia con 6 grandi poli di produzione, più altri di ridotte dimensioni, e che occupa nel nostro territorio circa 66.000 dipendenti, ha annunciato, anche alla luce di questi nuovi scenari, l'intenzione di procedere ad una complessiva riorganizzazione degli impianti di produzione presenti nel nostro territorio, i cui effetti ancora non sono noti in ragione di un Piano industriale ancora non reso pubblico. Per alcuni stabilimenti, come la VM di Cento, che produce motori diesel, le prospettive appaiono incerte anche in ragione della specializzazione in un settore tecnologico tradizionale il cui futuro appare segnato dalla transizione in atto nel settore;

le ricadute di tali trasformazioni, a cui si aggiungono, quelle in atto presso altre importanti aziende automobilistiche presenti in Italia, oltre a destare forti preoccupazioni agli addetti del settore *automotive*, iniziano a produrre i primi effetti in particolare sull'indotto della componentistica italiana, anche in situazioni aziendali di conseguimento di fatturato e utili, con la manifestazione di alcune crisi industriali che vedono il coinvolgimento di importanti e storiche aziende e il rischio di licenziamento per circa 700 lavoratori. In particolare:

- sabato 3 luglio, i 152 addetti dello stabilimento di Ceriano Laghetto (MB) della Gianetti Ruote S.r.l., storica azienda fornitrice di cerchioni per alcune delle principali case automobilistiche al mondo da oltre 108 anni, sono stati raggiunti dalla notizia della chiusura della fabbrica e dell'avvio della procedura di licenziamento collettivo, dovuta a vari fattori di lungo periodo, quali la mancanza di iniziative per la mitigazione della concorrenza al ribasso sui costi del

lavoro da parte di paesi extraeuropei e il susseguirsi di cambi di proprietà privi di strategie di risanamento e rilancio aziendale;

- venerdì 9 luglio lo stabilimento della GKN Driveline Firenze S.p.A. di Campi Bisenzio (FI) del gruppo multinazionale GKN Automotive Limited, specializzata nella produzione di semiassi, ha annunciato ai propri 422 dipendenti l'avvio della procedura di licenziamento irreversibile e irrevocabile, anche in questo caso per ragioni di lungo periodo, vale a dire la crisi del mercato dell'auto degli ultimi anni, le previsioni negative per il settore, e l'eccesso di produzione che comporta un'insostenibile competizione al ribasso sui prezzi, che si sono sommate alle grandi difficoltà affrontate dallo stabilimento durante il periodo più duro della pandemia da COVID-19. La recente sentenza del Tribunale di Firenze che ha revocato la procedura di licenziamento collettivo è stata impugnata dall'azienda confermando la decisione di voler chiudere la fabbrica;
- lunedì 19 luglio un episodio simile si è verificato alla Timken Italia S.r.l. di Villa Carcina (BS) – parte della società multinazionale The Timken Company e specializzata in cuscinetti e componenti per la trasmissione meccanica di potenza – in cui è stato annunciato il licenziamento dei 106 addetti, per ragioni analoghe a quelle degli altri due casi;

oltre queste, già palesatesi, sono state preannunciate situazioni di allerta di imprese estere (Vitesco ex Continental, Bosch, Denso) che mettono a rischio migliaia di posti di lavoro, considerando anche l'indotto;

Considerato che,

la filiera dell'*automotive*, che ricomprende tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime (plastiche, coloranti, prodotti chimici, vernici, tessuti, ecc.) e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi *automotive*, occupano nel loro insieme circa 1,23 milioni di lavoratori. Nel solo comparto industriale sostiene una spesa di circa 9 miliardi di euro in salari e stipendi;

il solo settore dell'industria *automotive*, secondo gli ultimi dati dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA), tra attività dirette e indirette, è costituita da oltre 5.500 imprese e impiega circa 274.000 addetti. In tale contesto, la filiera italiana della componentistica dell'industria automobilistica è costituita da più di 2.000 imprese, impiega più di 150.000 dipendenti, rappresenta un settore strategico per l'economia italiana che deve pertanto essere accompagnato nel suo complesso verso la transizione ecologica, evitando la perdita di competenze e limitando quanto più possibile i tagli ai posti di lavoro, che impoveriscono famiglie e territori. La filiera a valle dell'industria *automotive*, con particolare riguardo alle attività di vendita di autoveicoli, leasing, noleggio, commercializzazione dei componenti, trasporti, manutenzione e riparazione, riguarda migliaia di aziende e dipendenti che già oggi stanno affrontando un profondo cambiamento, che proseguirà su tale percorso anche nei prossimi anni. Si riducono considerevolmente i luoghi fisici come concessionari di vendita, sostituiti dai circuiti di vendita diretta on-line, e crescono esponenzialmente sulla rete i siti di rivendita di ricambi e componentistica automobilistica;

nel 2017 il settore dell'industria dell'*automotive* fatturava 105,9 miliardi di euro, e a seguito della crisi indotta dall'emergenza sanitaria da Covid-19 il fatturato del settore ha subito un forte rallentamento. In base alle ultime rilevazioni statistiche dell'ANFIA, relative ai primi sei mesi del 2021, la filiera dell'industria dell'*automotive* ha registrato una buona ripresa ma con indici di fatturato sensibilmente inferiori al periodo pre-covid;

i cambiamenti in atto nel settore *automotive* possono rappresentare una occasione per rafforzare il ruolo strategico del settore e quello delle numerose aziende che vi operano con ricadute positive sia in termini di contributo al Pil sia occupazionali in tutto il territorio nazionale e per aprire nuovi canali di produzione, in particolare in ambito microelettronico e nella produzione di componentistica innovativa. Tuttavia, queste opportunità, come evidenziato dalle stesse imprese e dalle rappresentanze sindacali del settore, necessitano, da un lato, di adeguate politiche di accompagnamento in grado di garantire una transizione progressiva verso le nuove produzioni necessarie e, dall'altro, di interventi con ricaduta immediata in grado sostenere la continuità produttiva alle imprese del settore a fronte delle difficoltà già presenti o che si stanno delineando su tale percorso;

la transizione in atto dell'industria automobilistica verso i nuovi modelli di produzione sconta, tuttavia, una serie di potenziali ostacoli dovuti al combinato disposto della forte contrazione della domanda determinatasi a seguito della pandemia da COVID-19, dell'ingente mole di investimenti in ricerca e sviluppo in atto per riconvertire le produzioni verso nuovi modelli di autoveicoli a basse emissioni, e dalla crisi della catena di approvvigionamento dei semiconduttori che sta determinando rallentamenti nella produzione se non chiusure temporanee degli stabilimenti in tutta l'Europa e nel resto del mondo;

ad agosto le immatricolazioni hanno registrato un nuovo drastico calo del 27,3 per cento (64.689 unità) dopo la riduzione di luglio pari al 19,4 per cento. La domanda di autoveicoli, dopo l'iniziale ripresa nei primi mesi del 2021, in gran parte dovuti alla ripresa delle attività a seguito delle chiusure determinate dall'emergenza da Covid-19 e alla disponibilità degli incentivi dell'ecobonus, torna su livelli di forte criticità. I fondi a disposizione per l'ecobonus, nonostante i più recenti rifinanziamenti, non riusciranno a coprire gli acquisti fino al 31 dicembre, riproponendo il problema delle misure intermittenti e gli inevitabili effetti regressivi sul mercato;

la caduta delle immatricolazioni di autoveicoli registrato nel mese di agosto 2021, dimostra le enormi difficoltà che attraversa il settore a cui si vanno ad aggiungere quelle non meno importanti determinate dalla carenza dei componenti elettronici che hanno messo in allarme gruppi come Stellantis, Toyota e Volkswagen. Numerosi stabilimenti della Stellantis presenti nel nostro territorio (Pomigliano, Sevel, Melfi), nel corso degli ultimi mesi, hanno più volte interrotto, seppur temporaneamente, la produzione di autoveicoli per mancanza di microchip;

nel frattempo, l'azienda Taiwanese Tsmc, la più grande produttrice al mondo di semiconduttori, ha annunciato l'intenzione di innalzare i prezzi dei microchip fino al 20 per cento, prefigurando con tutta probabilità un forte rincaro in vista sui prodotti finali;

l'insieme di questi eventi produce una situazione del mercato dell'auto decisamente peggiore di quella del contesto economico italiano e ne rallentano le prospettive di ripresa;

in tale contesto, le politiche di accompagnamento alla transizione del settore *automotive* nel nostro Paese rappresentano, quindi, uno dei passaggi cardine non soltanto per il conseguimento degli obiettivi condivisi in seno alle organizzazioni internazionali e sovranazionali che l'Italia si è

impegnata a rispettare, a partire dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e dagli accordi di Parigi sul clima nell'ambito della COP 21 del 2015, ma soprattutto per il raggiungimento degli obiettivi di crescita economica e di sviluppo e competitività del nostro sistema produttivo;

gli interventi a sostegno della domanda rappresentano quindi uno strumento indispensabile per la tenuta complessiva del settore *automotive*. A, a partire dal 2019, è in vigore un piano di incentivazione per l'acquisto di veicoli a basse emissioni di anidride carbonica, che originariamente prevedeva di agevolare solo l'acquisto di ciclomotori elettrici ed auto ibride *plug-in* ed elettriche, e che è stato esteso anche alle vetture con motorizzazione tradizionale purché di ultima generazione, proprio al fine di sostenere l'industria automobilistica in un momento di difficoltà e permettere, nel contempo, di contenere le emissioni climalteranti. La legge di bilancio 2021 ha rafforzato la citata disposizione prevedendo per tale misura circa 690 milioni di euro e ha introdotto incentivi anche per i veicoli commerciali e i veicoli speciali. Da ultimo, con il decreto-legge n. 73 del 2021, convertito in legge 106 del 2021 – cosiddetto *Sostegni bis* – la misura è stata rifinanziata con ulteriori 350 milioni, di cui 40 destinati a un nuovo incentivo per l'acquisto di auto usate, omologate in una classe non inferiore a euro 6. Nei prossimi mesi, anche alla luce dell'andamento delle vendite e degli impatti della misura sulla filiera della componentistica, dovranno essere necessariamente adottati ulteriori interventi per sostenere il settore industriale e dare continuità a tale percorso di avvicinamento dei cittadini ad acquisti sostenibili;

in relazione agli investimenti, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, approvato dal Parlamento italiano il 27 aprile 2021, nell'ambito della Missione 2, Componente 2, contiene progetti per un totale di 23,78 miliardi di euro, numerosi dei quali riguardano investimenti mirati allo sviluppo del settore dei veicoli elettrici, tra i quali il rafforzamento delle infrastrutture di ricarica e la dotazione di veicoli elettrici per servizi e trasporto pubblico locale. A queste se ne dovranno necessariamente aggiungere altre, sia a livello nazionale che europeo, per garantire una transizione con prospettive certe per le imprese del settore;

in merito alle politiche di accompagnamento, la filiera della componentistica dell'industria automobilistica necessita di interventi *ad hoc*, come fatto da altri paesi con alta vocazione automotive, che prevedano sostegno I) alla riconversione produttiva (senza discrimini territoriali, soprattutto per le aziende che “subiscono” normativamente uno stop produttivo), II) alla ricerca e lo sviluppo di prodotti e tecnologie innovative in grado di assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, III) la riqualificazione professionale degli addetti, in assenza delle quali si prefigura il rischio, già a partire dai prossimi mesi, di ulteriori chiusure e licenziamenti di personale;

tra le politiche di accompagnamento, un ruolo particolarmente importante può essere rappresentato dal possibile sviluppo di nuove filiere di produzione quali quello delle batterie e dei semiconduttori;

per quanto riguarda la produzione delle batterie, a partire dal 2017, con il varo dell'Alleanza europea per le batterie, la Commissione europea ha lanciato diverse iniziative a sostegno della produzione di tali componenti cruciali per l'industria dell'automobile elettrica. La Commissione ha approvato due finanziamenti – il 9 dicembre 2019 per 3,2 miliardi di euro e il 26 gennaio 2021 per 2,9 miliardi – nel rispetto della normativa sugli aiuti di stato a due IPCEI, a cui l'Italia ha preso parte, per progetti di ricerca e sviluppo su tutta la catena del valore delle batterie;

nel mese di luglio, Stellantis, ha annunciato di aver trovato un accordo con il Governo Italiano per realizzare a Termoli una Gigafactory per la produzione di batterie per i veicoli elettrificati. Si tratta di un primo importante sito di produzione di batterie nel nostro Paese a cui dovranno seguirne altri, anche in ragione dell'esigenza di garantire un futuro agli stabilimenti del settore automotive che più necessitano di una riconversione produttiva;

in relazione alla produzione di semiconduttori occorre adottare ogni iniziativa utile a favorire lo sviluppo del settore della microelettronica e l'insediamento nel nostro paese di una o più fabbriche di lavorazione dei semiconduttori;

nei primi giorni di luglio 2021, l'amministratore delegato della Intel Corporation, terzo produttore a livello globale di semiconduttori, ha preso parte a importanti incontri istituzionali con il governo italiano, le istituzioni UE e i governi di Francia e Germania, in cui ha manifestato interesse per la realizzazione in Europa di un impianto composto da 6 a 8 moduli, il costo di ciascuno dei quali è stimato tra 10 e 15 miliardi di dollari in circa 10 anni. Lo stesso, con dichiarazioni rese pubbliche ha, altresì, affermato che la scelta della collocazione di tale fabbrica sarebbe stata presa a breve, esprimendo un sentimento di forte ottimismo nei confronti dell'Italia dovuto all'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con i conseguenti investimenti nel quadro del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza;

l'eventuale collocazione di uno o più stabilimenti di lavorazione di semiconduttori sul territorio nazionale, oltre ad aiutare il settore dell'automotive, rappresenterebbe una grande opportunità per la creazione di nuovi posti di lavoro di qualità, lo sviluppo territoriale, il trasferimento tecnologico e il rafforzamento delle università e dei centri di ricerca italiani;

Tutto ciò premesso,

impegna il governo:

ad adottare, nel primo provvedimento utile, tutte le misure ritenute necessarie a sostenere la filiera dell'*automotive* nel superamento dell'attuale fase di crisi, sia sul fronte della produzione e dell'approvvigionamento sia su quello della vendita di autoveicoli, a partire dal rifinanziamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici o di veicoli a basse emissioni di anidride carbonica per tutto il 2021;

a predisporre, nella prossima legge di bilancio, adeguate risorse per la prosecuzione nel 2022 degli incentivi alla rottamazione dei veicoli e per il rifinanziamento degli interventi di incentivazione all'acquisto di veicoli elettrici o di veicoli a basse emissioni di anidride carbonica, con motorizzazione tradizionale purché di ultima generazione;

ad adoperarsi per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale emerse nel corso degli ultimi mesi nella filiera dell'*automotive*, in particolare nel settore della componentistica, al fine di evitare licenziamenti di addetti e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore e ad affrontare, per tempo, con adeguati strumenti e risorse, le situazioni di potenziale crisi che stanno per emergere e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori coinvolti, in particolare nella filiera della componentistica tradizionale;

a salvaguardare la tenuta occupazionale dell'intero settore dell'automotive tramite ammortizzatori sociali straordinari per far fronte alle situazioni di crisi attuali e per accompagnare i processi di trasformazione e transizione degli impianti;

ad attivarsi nelle sedi istituzionali europee per sostenere e valorizzare il ruolo strategico della filiera dell'*automotive* e affinché l'intero settore sia adeguatamente supportato nei prossimi anni, con politiche e risorse aggiuntive rispetto a quelle finora stanziare; a farsi, altresì, promotore nell'iter legislativo europeo di approvazione della proposta dalla Commissione "Fit for 55" di proposte che disegnino una strada verso la decarbonizzazione che sia sostenibile in termini ambientali, sociali ed industriali in considerazione delle peculiarità della filiera italiana e dei consumatori italiani e che preveda target realisticamente raggiungibili, non discriminazione delle tecnologie e valorizzazione dei benefici ambientali dei biocarburanti;

ad adottare tutte le iniziative necessarie, con la semplificazione degli strumenti esistenti e con l'identificazione di misure *ad hoc*, affinché la filiera industriale dell'*automotive* sia accompagnata nei prossimi anni nella transizione verso le produzioni di veicoli ad emissione zero, nel rispetto delle scadenze sulle quali l'Italia si è impegnata in sede internazionale ed europea, favorendo gli investimenti innovativi e la continuità operativa ed occupazionale negli stabilimenti presenti nel nostro territorio, nonché il sostegno agli interventi per la formazione professionale continua degli addetti, alle attività di ricerca e sviluppo, al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative;

ad istituire un Fondo pluriennale dedicato ad accompagnare la transizione ecologica di imprese e lavoratori del settore dell'*automotive*, che abbia almeno le seguenti linee di intervento:

- a) sostenere la trasformazione dell'industria automobilistica e tutti gli interventi di carattere industriale necessari ad accompagnare e sostenere il processo di trasformazione industriale e di innovazione settoriale, a partire dalla digitalizzazione fino al cambio delle motorizzazioni e allo sviluppo delle nuove tecnologie, alle attività di ricerca e sviluppo, al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative;
- b) sostenere la riqualificazione professionale degli addetti nel settore dell'*automotive*, con particolare riguardo a quello della filiera della componentistica, al fine di garantirne la continuità occupazionale o il ricollocamento professionale durante le fasi di transizione del settore ed evitare quanto più possibile il ricorso agli ammortizzatori sociali;
- c) a sostenere, altresì, la graduale transizione della filiera dei servizi dell'*automotive*, con particolare riguardo alle imprese operanti nel settore della componentistica, con appositi e mirati interventi finalizzati a favorire la riconversione delle produzioni o la realizzazione di prodotti innovativi in grado di rispondere alla domanda emergente nel mercato dell'automotive e del trasporto pubblico locale, di generare fatturato e di garantire la continuità occupazionale agli addetti nel settore;

ad adottare ogni iniziativa volta a favorire l'Italia come sede di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie, e a prevedere semplificazioni burocratiche ed incentivi adeguati per l'attrazione di investimenti stranieri e lo stabilimento sul territorio nazionale di nuove attività produttive, al fine di rafforzare l'autonomia strategica nell'approvvigionamento di semiconduttori e batterie e di garantire adeguati livelli di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico, della microelettronica e dell'intelligenza artificiale;

a mantenere, in linea con gli indirizzi UE, la neutralità tecnologica come elemento fondamentale e principio guida a cui deve ispirarsi la normativa sulla mobilità sostenibile.