

AUTOMOTIVE | UNO SCENARIO REGIONALE

Studio comparativo delle politiche industriali
nelle economie automotive di maggior prossimità all'Italia

A cura di Davide Bubbico, Luca Beltrametti, Giuseppe Giulio Calabrese, Eleonora Di Maria
con il coordinamento di Paolo Cuniberti per l'Osservatorio Automotive Federmeccanica Fim Fiom Uilm



INDICE

- 1. La Struttura della filiera automotive in alcuni Paesi Europei: Germania, Francia, Spagna, Polonia e Italia**
a cura di Giuseppe Giulio Calabrese – Consiglio Nazionale Ricerche IRCRES
- 2. Politiche di sostegno alla domanda**
a cura di Luca Beltrametti – Università di Genova
- 3. Sostenere l'evoluzione del comparto automotive nel quadro della transizione digitale ed ecologica (twin transition) - Sintesi di un confronto internazionale**
a cura di Eleonora Di Maria – Università di Padova
- 4. I modelli di Governance a livello Europeo**
a cura di Davide Bubbico – Università di Salerno

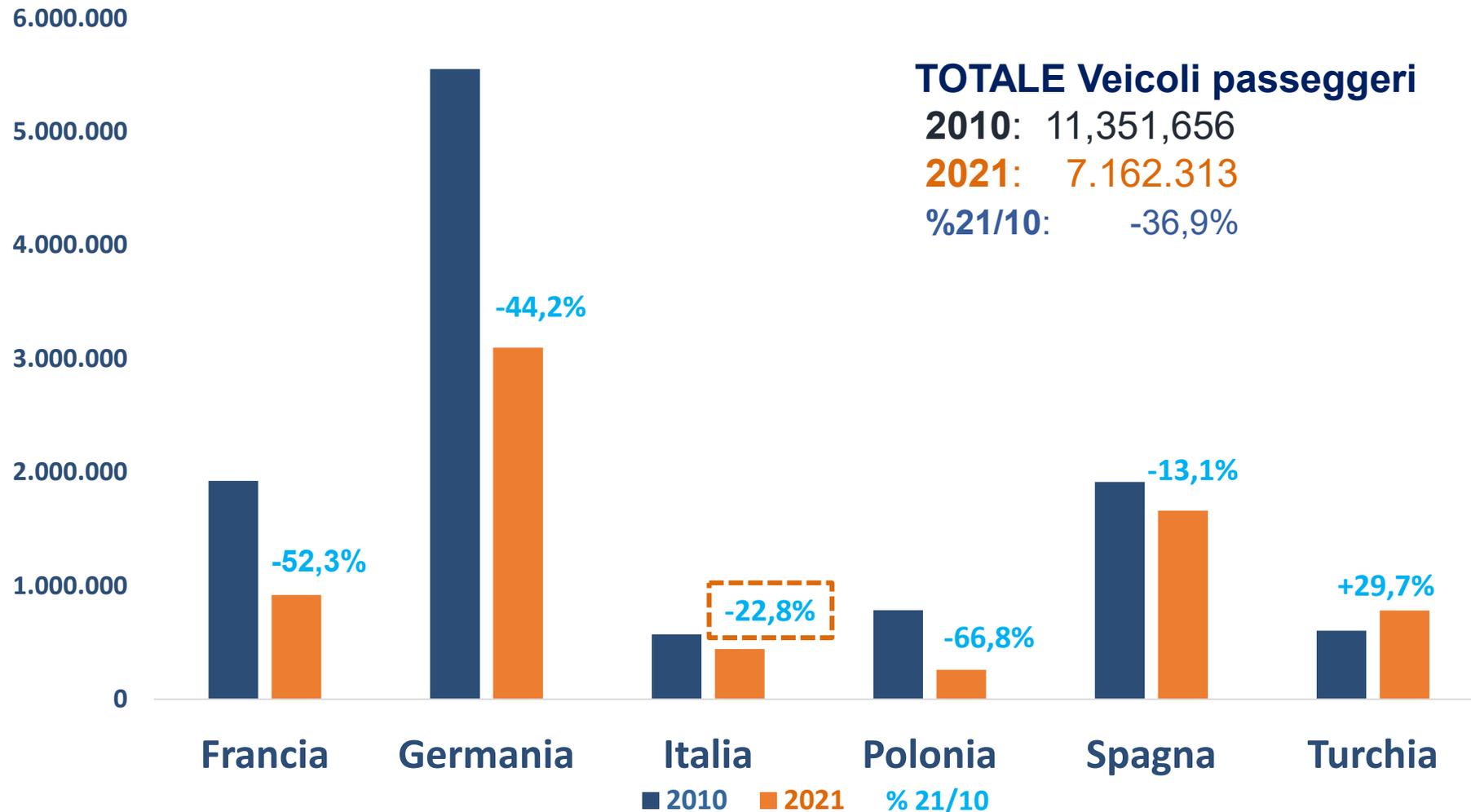
LA STRUTTURA DELLA FILIERA AUTOMOTIVE IN ALCUNI PAESI EUROPEI

FRANCIA | GERMANIA | SPAGNA | POLONIA | ITALIA

Fonte dei dati: OICA (Organisation Internationale des Constructeurs) e istituti di statistica nazionali
Analisi del settore ATECO 29
Codice Ateco 29.1 = OEM (Original Equipment Manufacturer)
Codice Ateco 29.3 = Fornitori

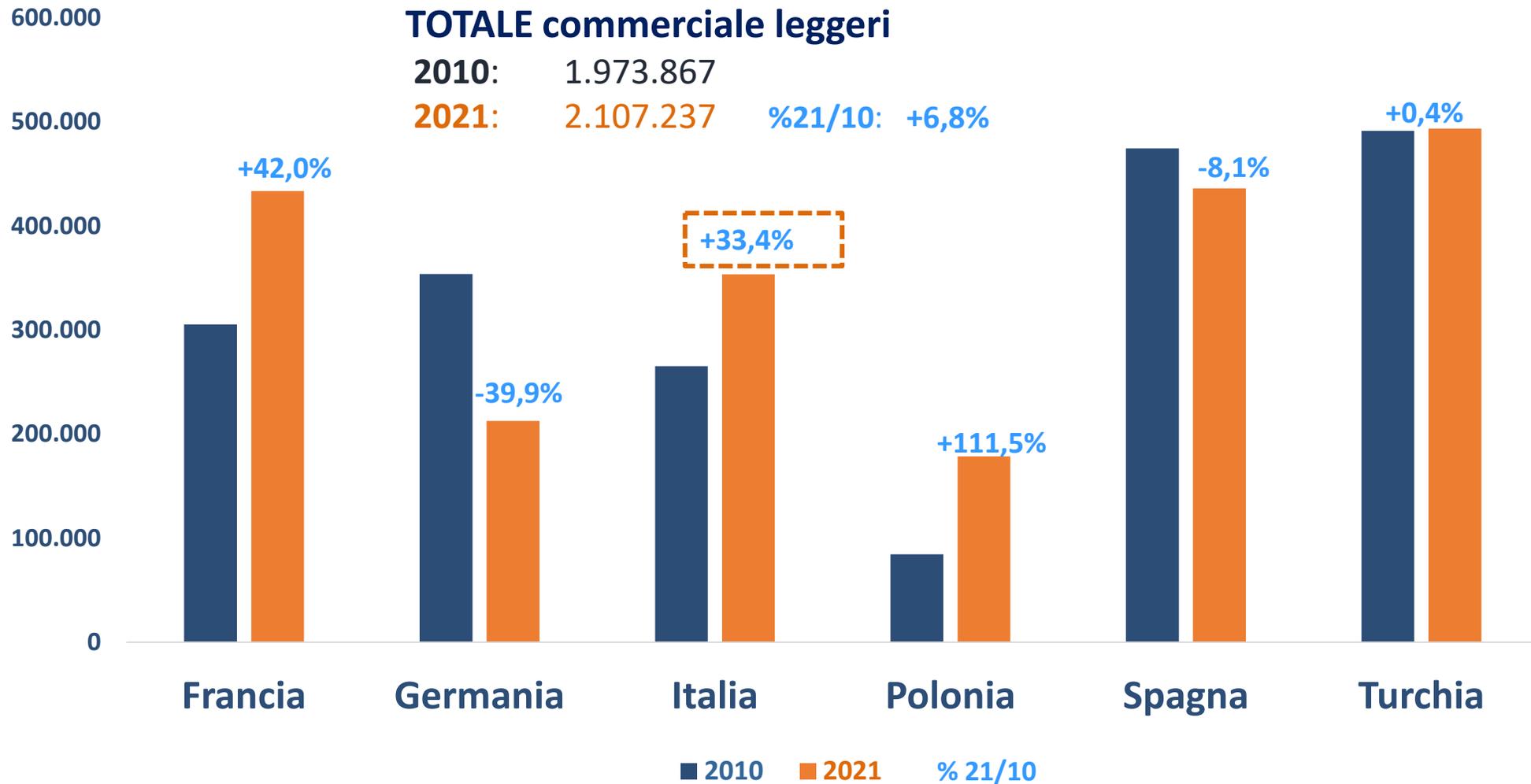


PRODUZIONE DI VEICOLI PASSEGGERI



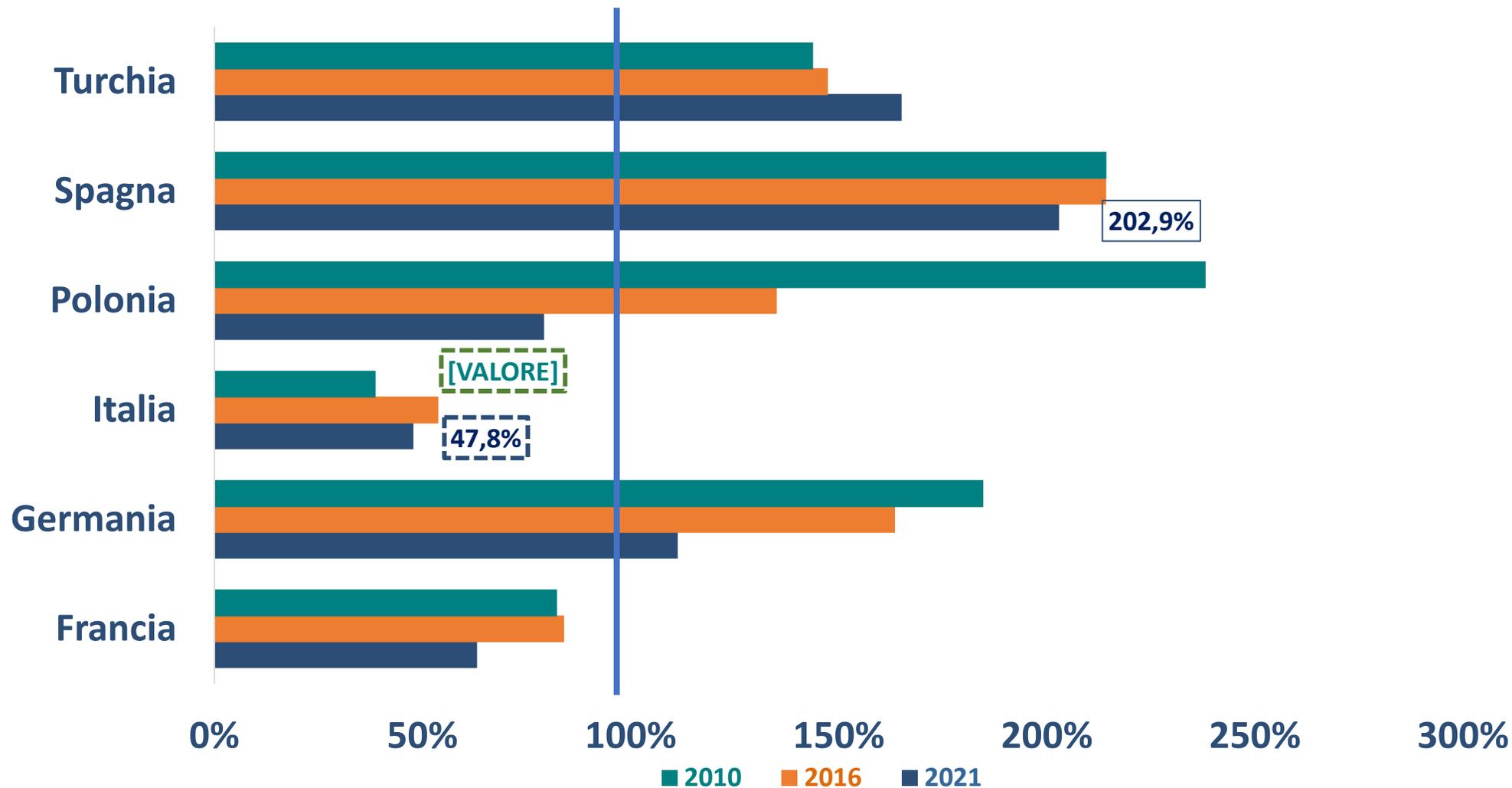
Fonte: OICA

COMMERCIALI LEGGERI



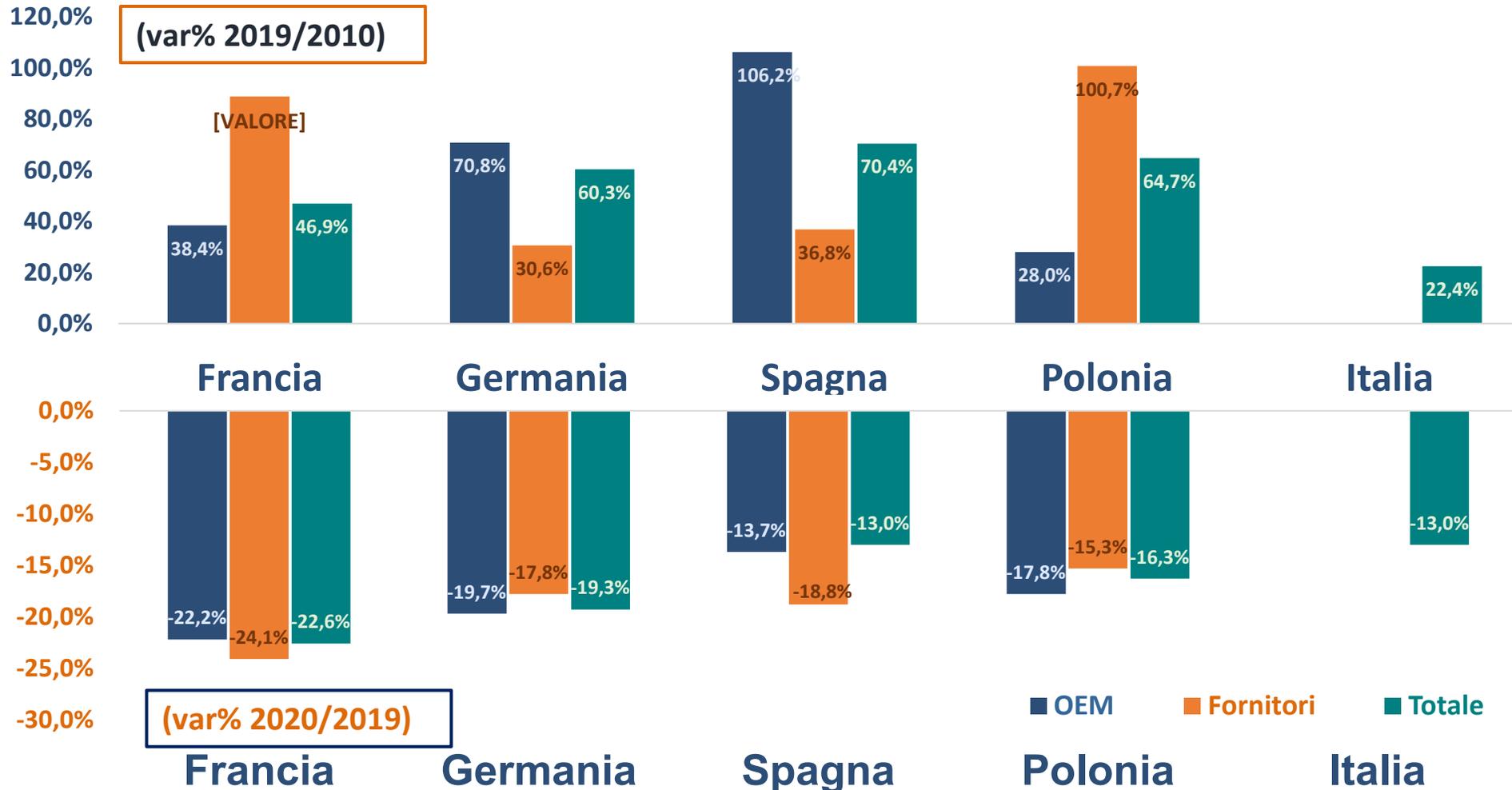
Fonte: OICA

RAPPORTO PRODUZIONE/VENDITE VEICOLI



Fonte: OICA

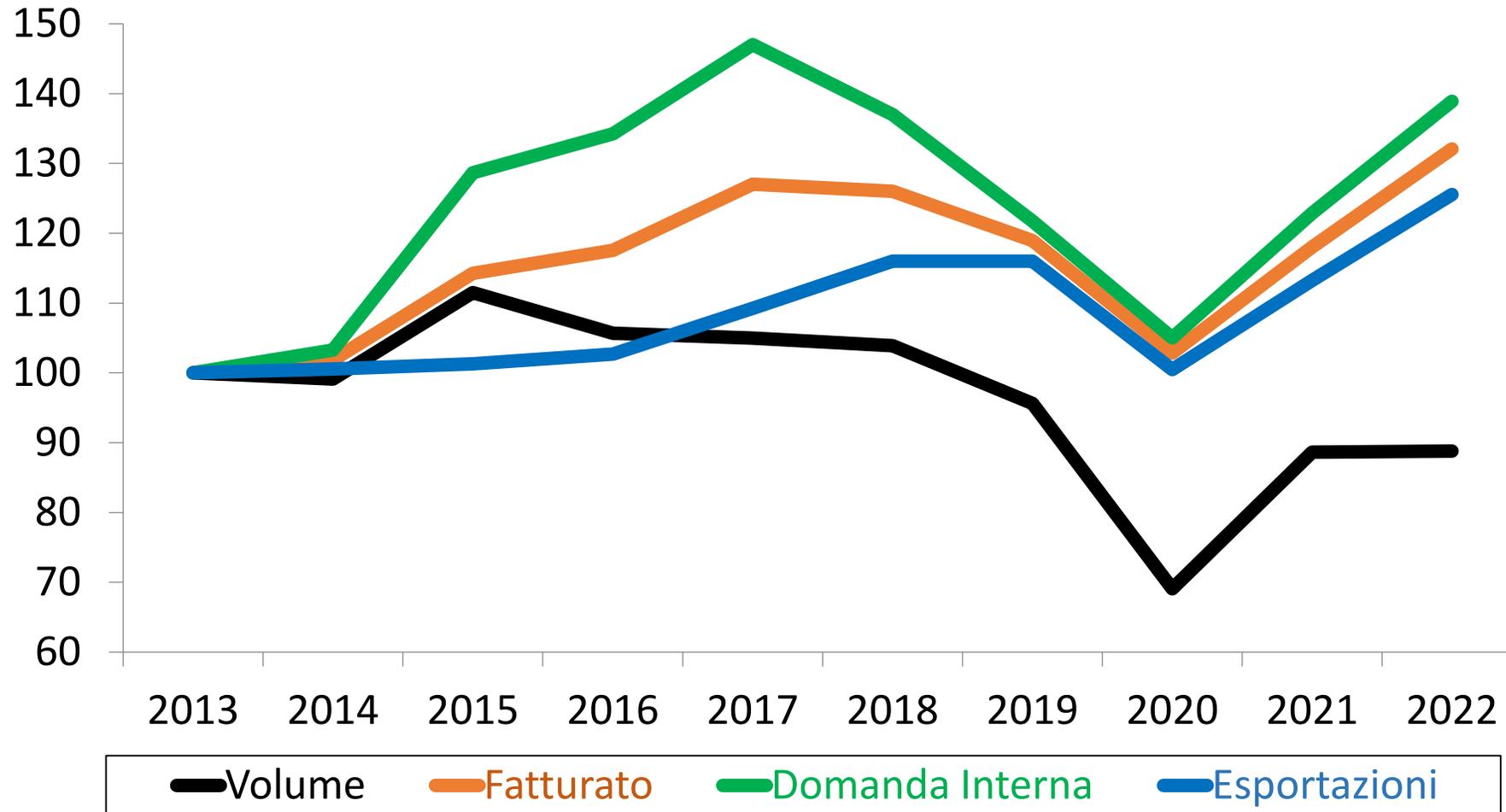
FATTURATO TOTALE



2021/2019	
Germania	-12,3%
Spagna	-10,3%
Italia	+0,8%

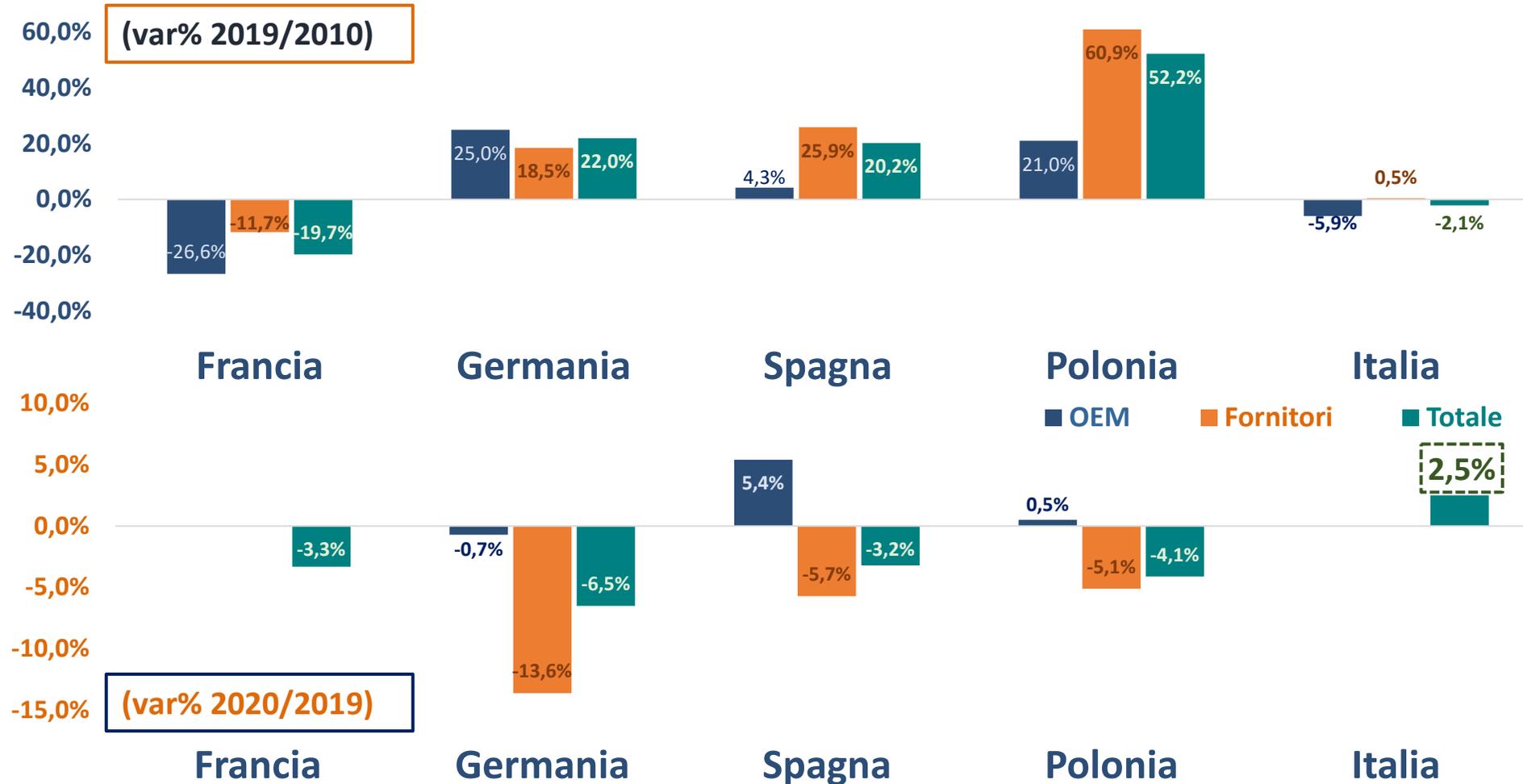
Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

293: FABBRICAZIONE DI PARTI E ACCESSORI (Italia)



Fonte: ISTAT

OCCUPAZIONE

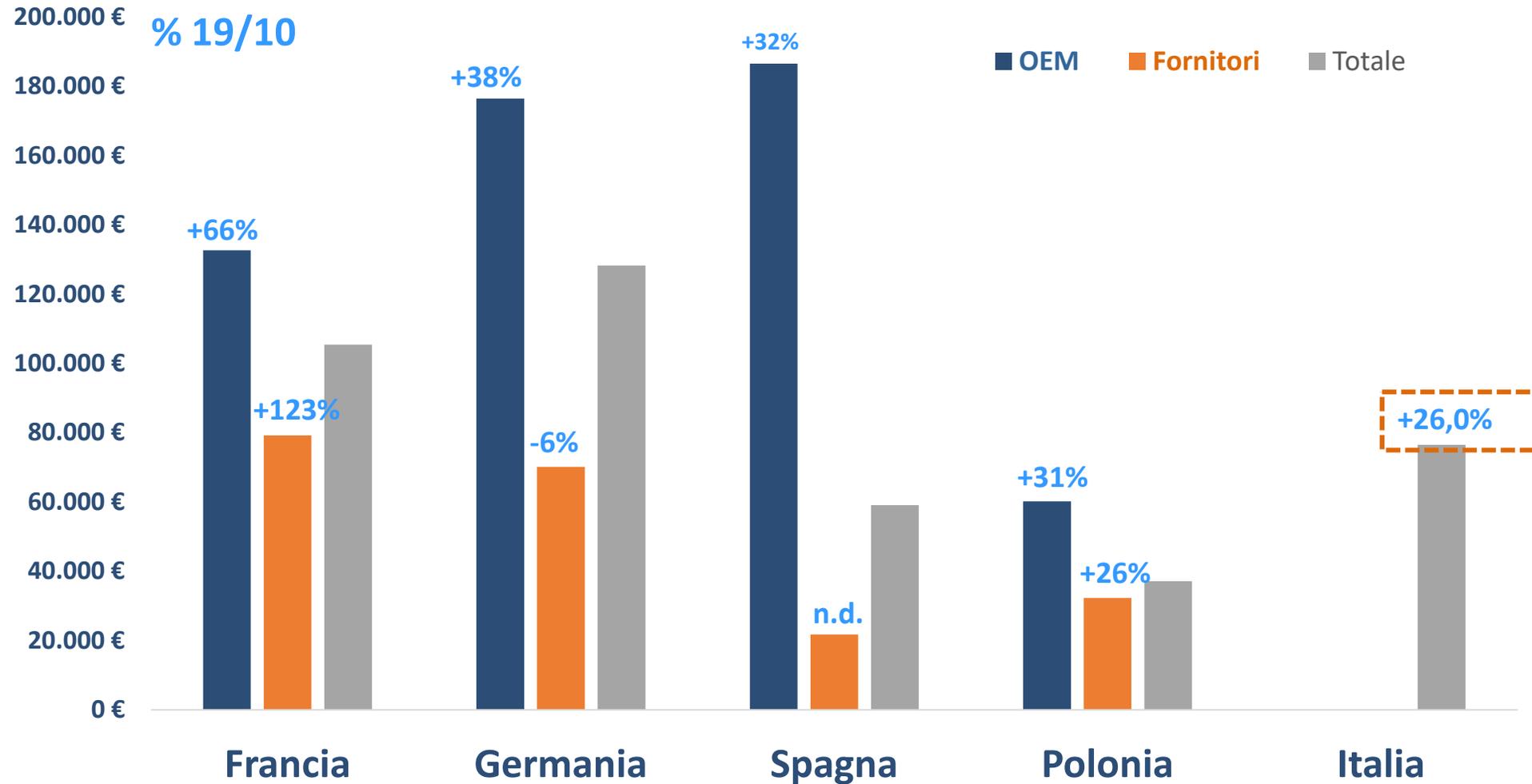


2021/2019

Francia	-10,0%
Germania	-9,1%
Spagna	-9,7%

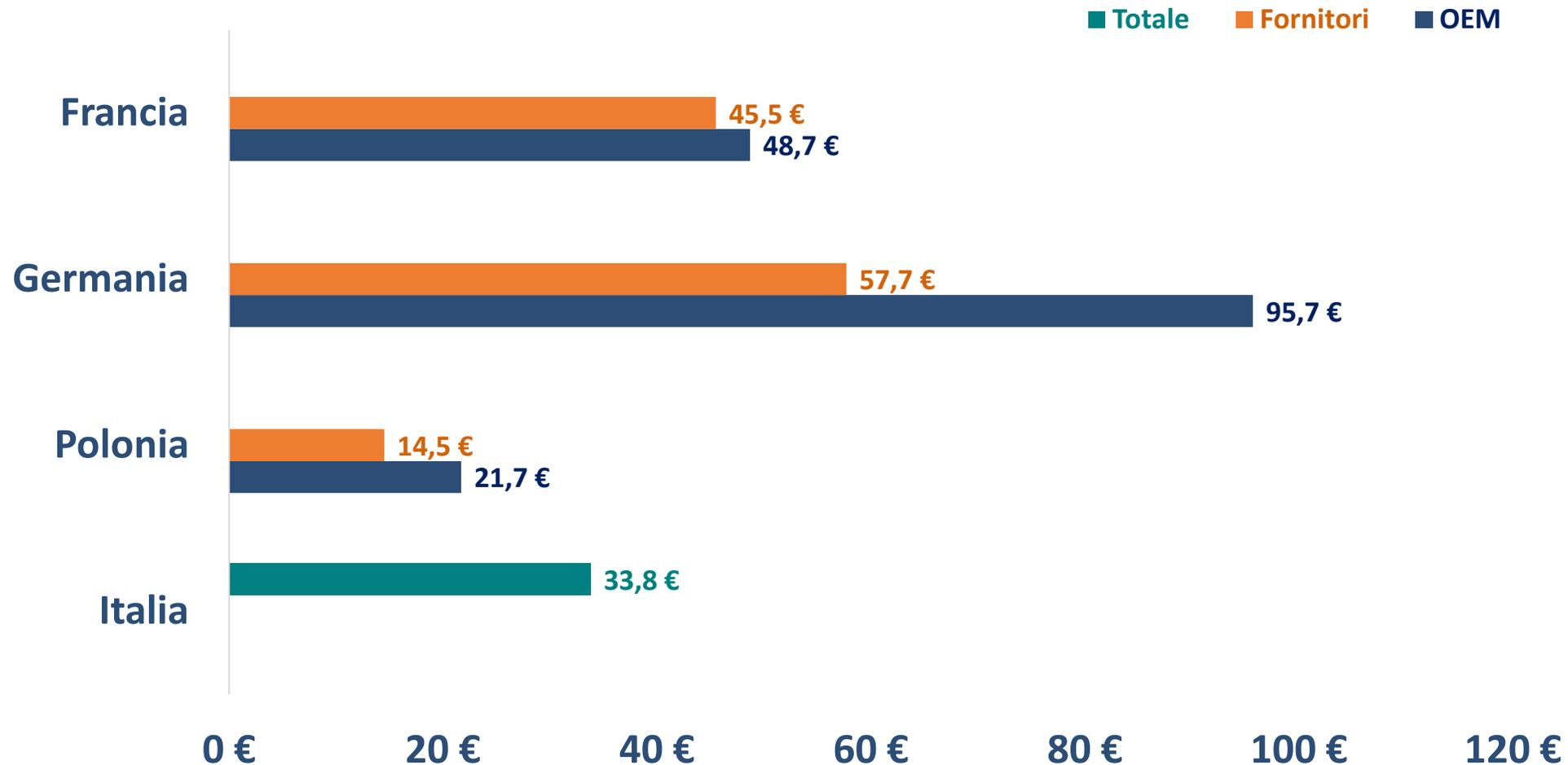
Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

PRODUTTIVITÀ DEL LAVORO 2019 (valori in €)



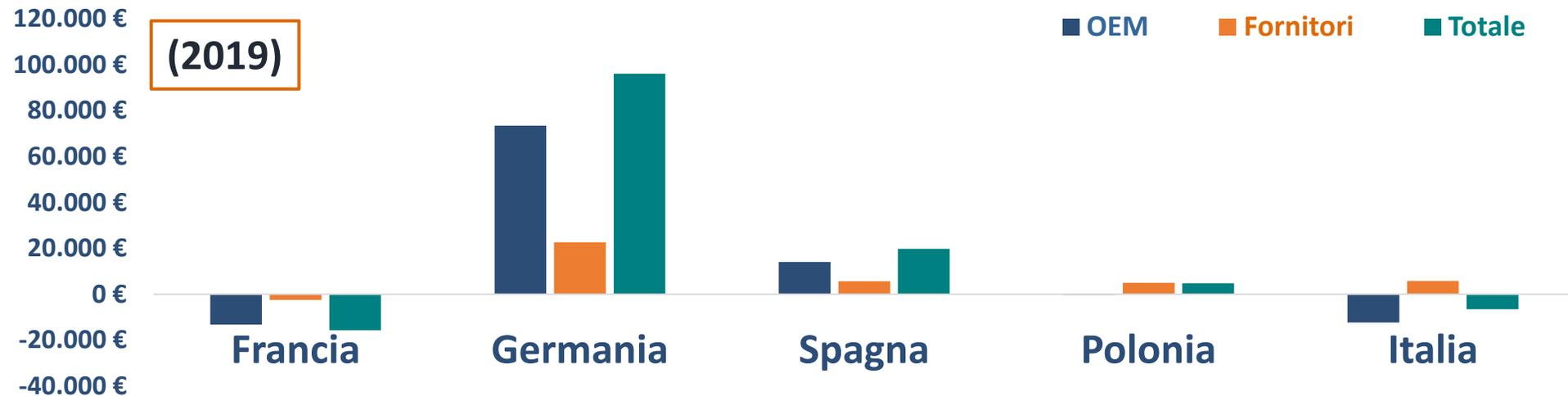
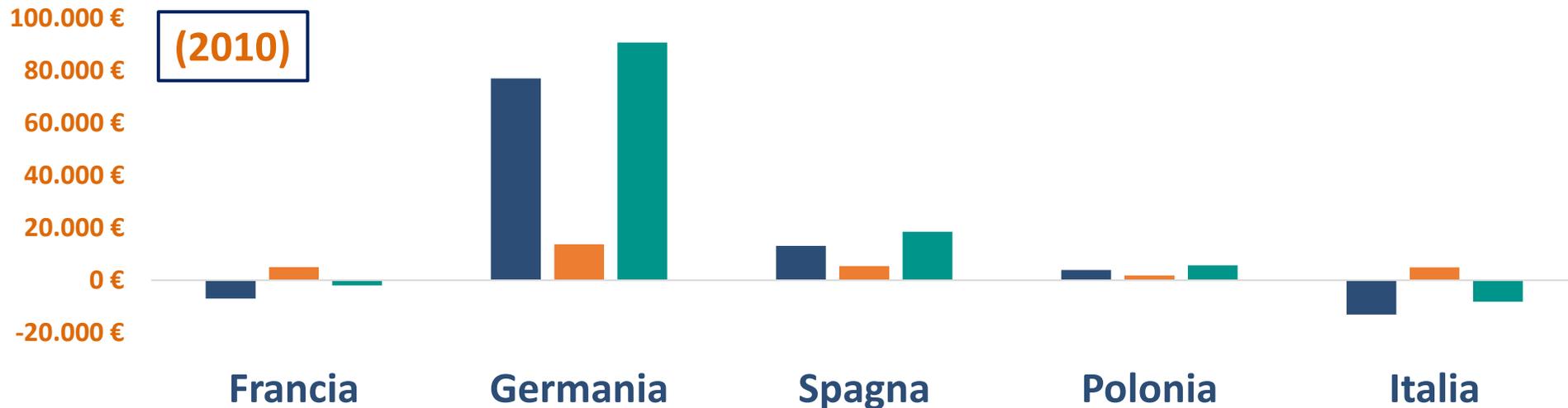
Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

SALARIO PER DIPENDENTE 2019 (migliaia di €)



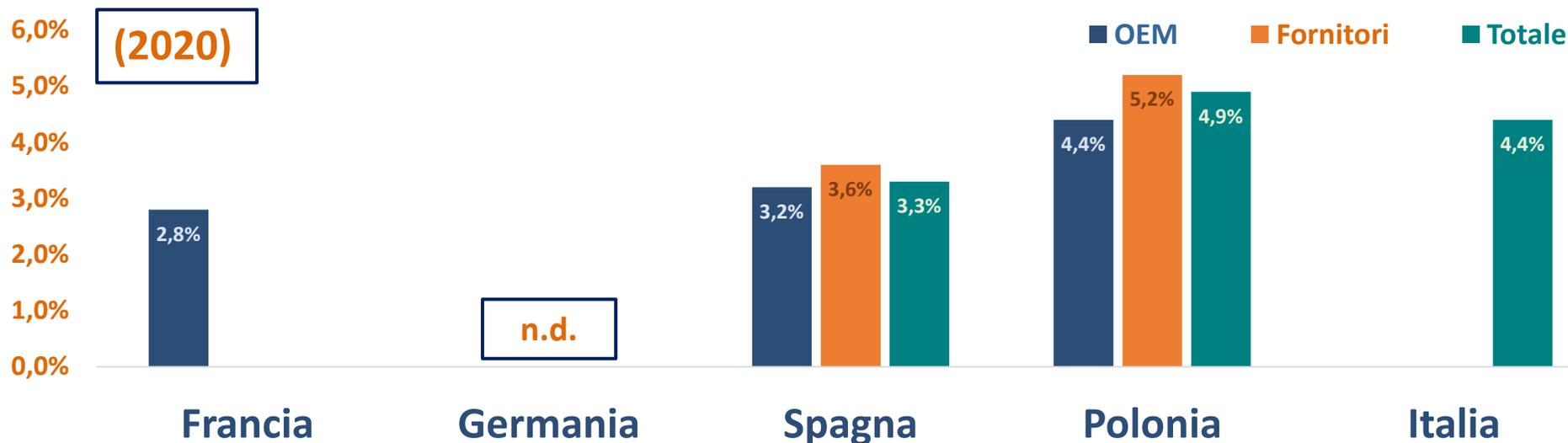
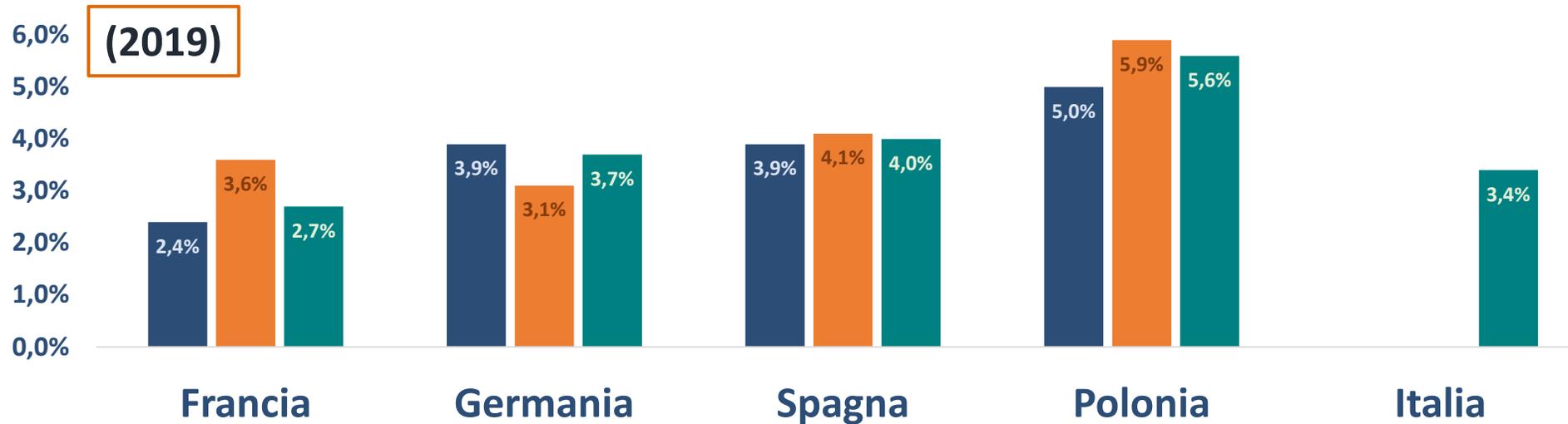
Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

BILANCIA COMMERCIALE (milioni €)



Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

INVESTIMENTI SU FATTURATO



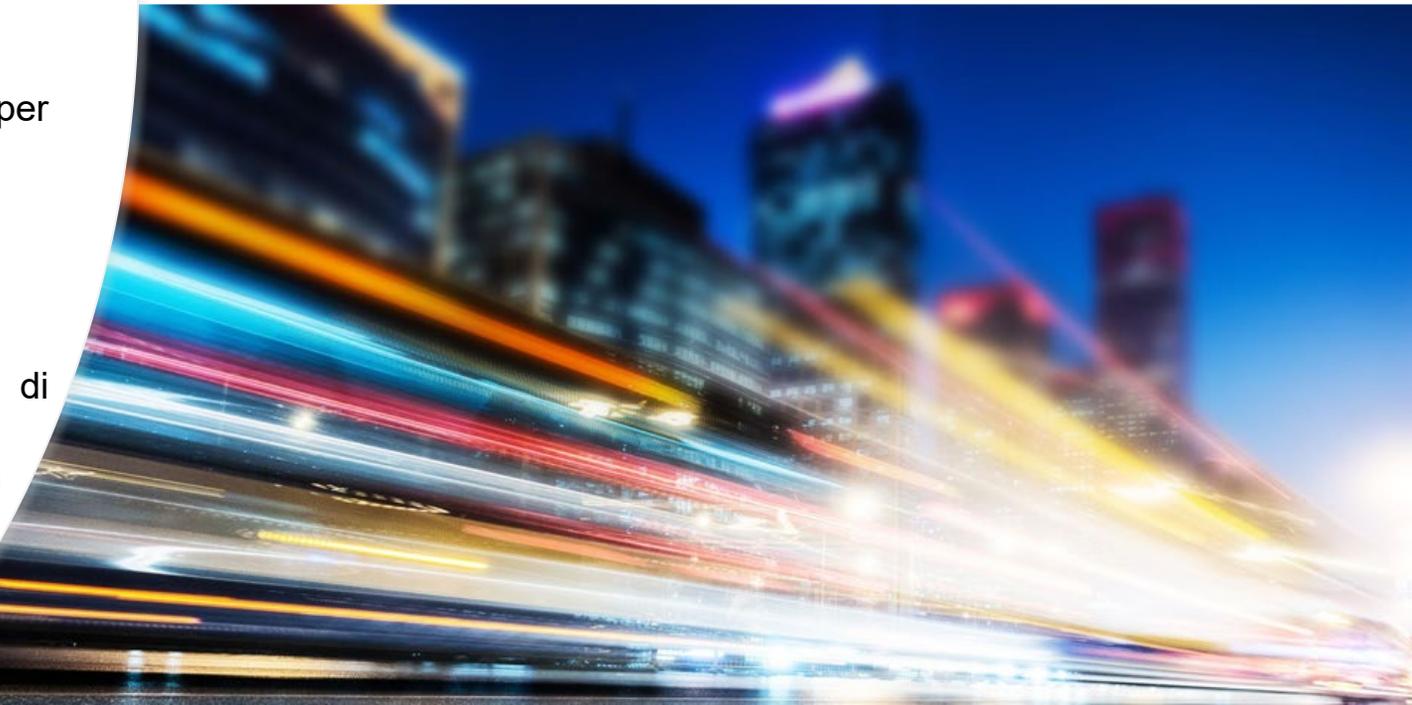
2020/2010

Francia	+0,4 p.p.
Spagna	-0,6 p.p.
Polonia	+1,4 p.p.
Italia	+1,7 p.p.

Fonte: Istituti di Statistica Nazionali

IN SINTESI

- **Tendenze di mercato diverse**
 - Veicoli passeggeri e Veicoli commerciali leggeri
 - OEM e Fornitori
- **I volumi diminuiscono ma i fatturati crescono**
- **Confronto sistemi produttivi**
 - Germania e in parte Spagna propendono maggiormente per gli OEM
 - Italia, Francia e in parte la Polonia per i fornitori
 - Maggiore resistenza dell'Italia durante la crisi pandemica
- **L'occupazione diminuisce solo in Francia**
 - In Italia la produttività del lavoro è inferiore a quella di Francia e Germania e di conseguenza anche i salari
 - La crescita dei salari è in linea con quella della produttività
- **Crescita degli investimenti sul fatturato**



POLITICHE DI SOSTEGNO ALLA DOMANDA



QUESTIONI DI FONDO

Obiettivo: indurre all'acquisto un consumatore al margine, **ma**

- rischio di incentivare acquisti che sarebbero comunque avvenuti
- si sa poco circa la domanda di auto elettriche → impossibile disegno incentivi ottimali
- raggiungere volumi tali da eliminare differenziali di prezzo tra veicoli BEV e ICE **ma** punto svolta non noto → impossibile stabilire a priori durata ottima incentivi
- le scelte dei consumatori europei avvengono in un contesto di grande incertezza
 - la traiettoria tecnologica dei veicoli elettrici (autonomia..)
 - il costo relativo dei combustibili da idrocarburi ed elettricità
 - il mutamento delle normative nazionali ma anche municipali
- possibili *trade-offs* tra equità distributiva e sostegno alle produzioni europee
- incentivi hanno valenza non solo nazionale ma globale (*spill over*) → necessità coordinamento.



QUESTIONI DI FONDO

Le politiche dei Paesi considerati

Aspetti comuni

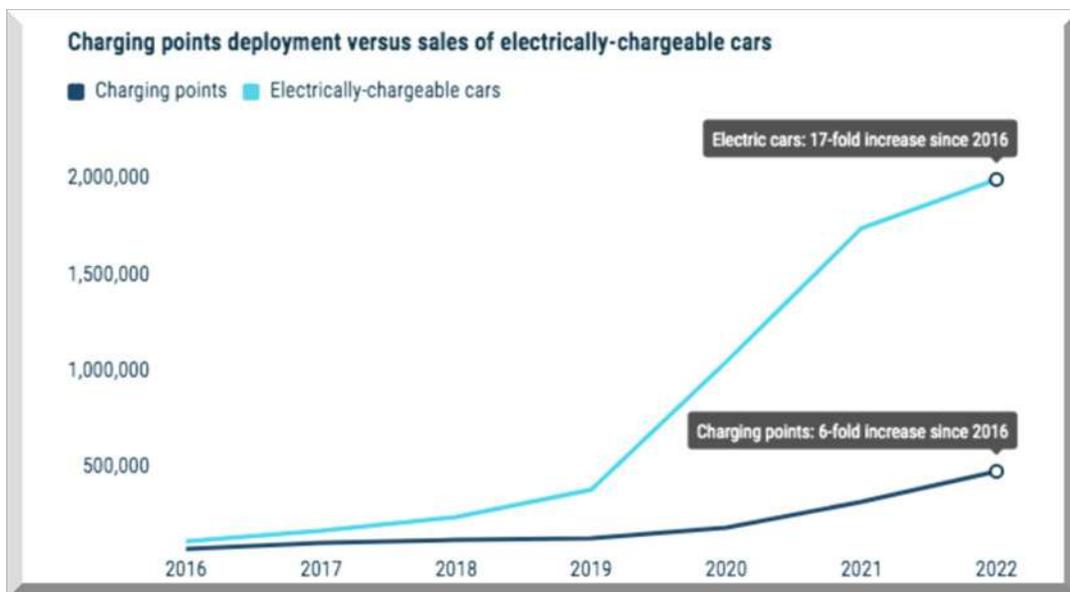
- incentivi decrescenti con livello emissioni e costo del veicolo

Aspetti peculiari

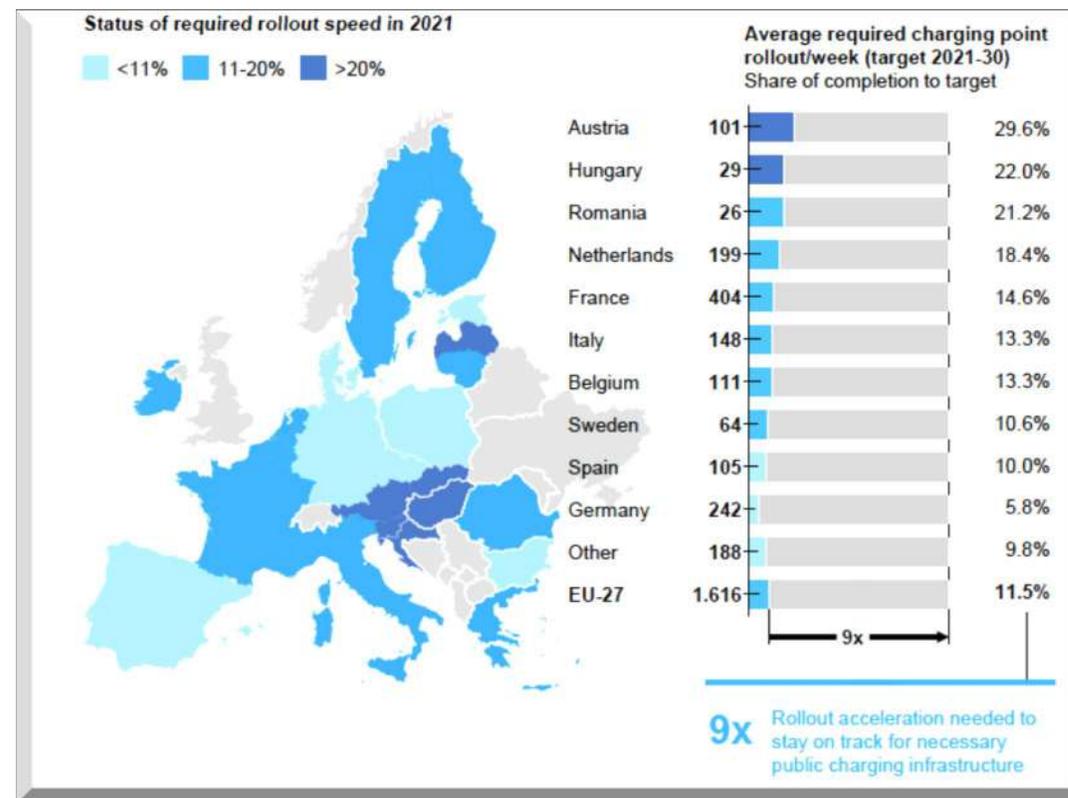
- riferimento a una prova dei mezzi in Francia
- riferimento alla numerosità dei nuclei familiari in Polonia
- diverse soglie di prezzo dei veicoli e le soglie in termini di CO₂/km.



RITARDO NEI PUNTI RICARICA



Fonte: ACEA, 2022



GERMANIA

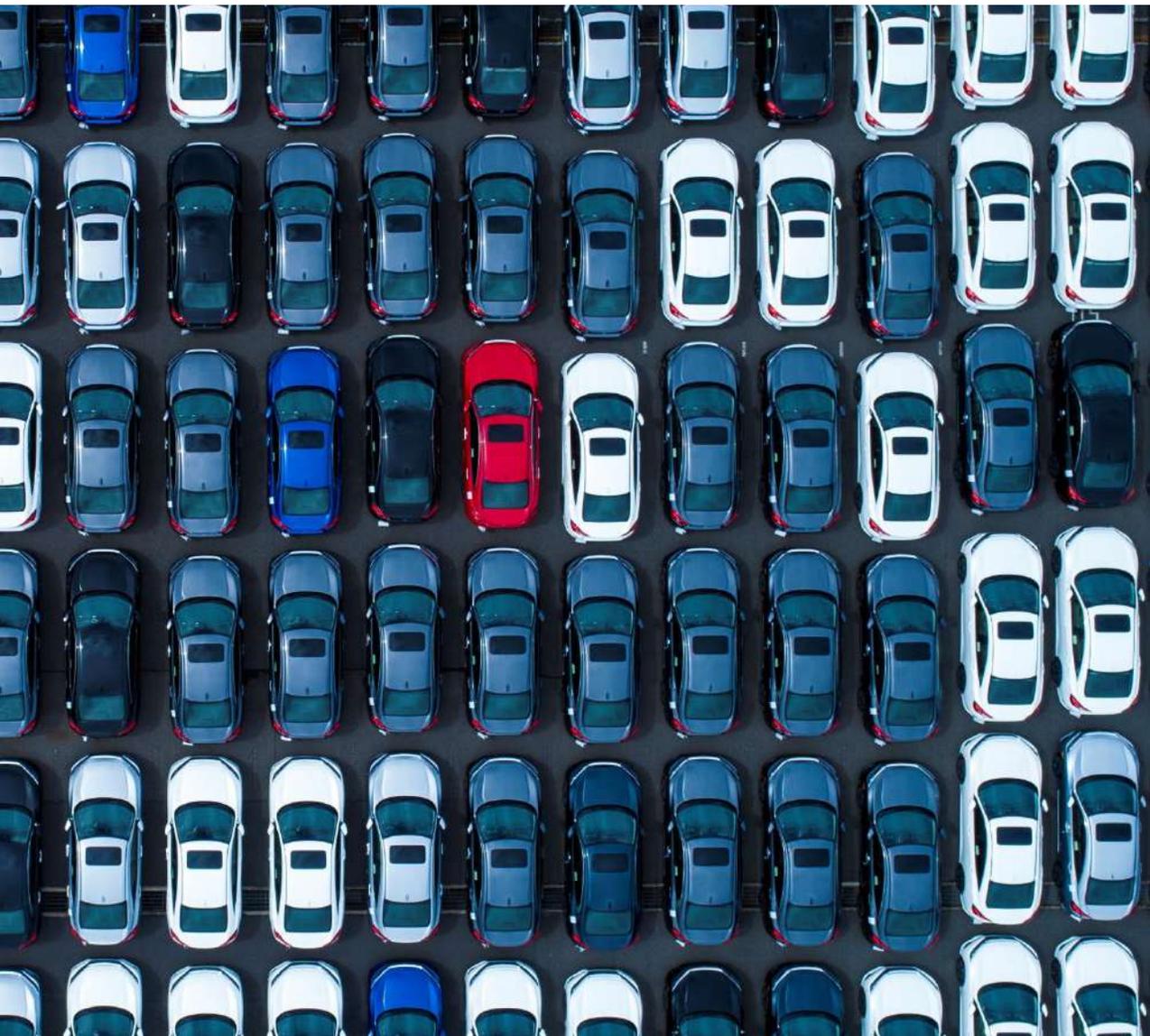
- **Dal 2023 incentivi solo per l'acquisto di veicoli totalmente elettrici**
 - Con prezzo < €40.000, €4.500 (€3.000 nel corso dell'anno)
 - €3.000 per veicolo con prezzo superiore a €40.000
 - No sovvenzioni per acquisto auto con P > € 65.000 (€45.000 dal 2024)
- **No incentivi per auto aziendali, solo per le auto private**
- **Incentivi fino a esaurimento €3,4 miliardi per i prossimi due anni**
- **Nel 2022 primo mercato in Europa per numero BEV**
 - Circa 470.000 nuove immatricolazioni pari al 17,8% del totale
 - 1,3% del totale del parco circolante (0,8% in EU 27; 0,3% in Italia; 16,2% in Norvegia)
- **Circa 88.000 punti di ricarica (di cui circa 9.000 ultra-veloci)**





FRANCIA

- **Contributi all'acquisto (bonus ecologico)**
 - Auto o furgoni con $\leq 20\text{g CO}_2/\text{km}$.
 - €6.000 per nucleo familiare se il prezzo $\leq €45.000$ (€4.000 per persona fisica o giuridica);
 - €2.000 per nucleo familiare se il prezzo del veicolo compreso tra €45.000 e €60.000;
 - €1.000 per nucleo familiare per veicoli ibridi plug-in che emettono tra 21g e 50g CO_2/km con prezzo $\leq €50.000$.
- **Schema di rottamazione per l'acquisto veicoli con $\leq 50\text{g CO}_2/\text{km}$: non solo tetto rispetto a valore auto (€60.000) ma anche soglia di reddito di riferimento (RFR) Bonus €1.000 per acquisto di EV se si vive o lavora in zona a basse emissioni**
- **Sconto 50% su tassa d'immatricolazione per BEV e ibridi plug-in**
- **Tassa su auto aziendali: esenti i veicoli BEV e quelli ibridi con emissioni $< 60\text{g CO}_2/\text{km}$**
- **All'inizio del 2023:**
 - circa 83.000 punti di ricarica (di cui oltre 3.200 ultra-veloci);
 - 590.000 BEV in circolazione (1% del totale del parco circolante);
 - 13,3% circa delle nuove immatricolazioni.



SPAGNA

- Incentivi acquisto auto per periodo 2021-2023: €4.500-7.000 per BEV e FCEV e €2.500-5.000 per PHEV, per i privati, a seconda che vi sia veicolo in demolizione
- Esenzione "tassa speciale" per acquisto veicoli fino a 120 g di CO₂/km
- Isole Canarie: esenzione dall'IVA sull'acquisto di veicoli a propulsione alternativa (BEV, FCEV, PHEV, EREV, HEV, CNG, GPL) che emettono fino a 110 g CO₂/km
- Riduzione del 75% della tassa di proprietà per i BEV nelle principali città (es. Madrid, Barcellona, Saragozza, Valencia, ecc.)
- Flotte aziendali: l'imposta sul reddito delle persone fisiche per BEV e PHEV ≤ €40.000 ridotta del 30%
- Le auto elettriche BEV rappresentano oggi lo 0,3% del totale del parco circolante e il 3,8% delle auto di nuova immatricolazione
- A fine 2022 vi erano circa 34.400 punti di ricarica

POLONIA

- Dal 2021, sussidi per l'acquisto di nuovi veicoli a carica elettrica il cui prezzo non superi i 225.000 PLN (circa €47.500). Il limite di prezzo non si applica ai titolari di Carta famiglia numerosa. I sussidi arrivano fino a 18.750 PLN e le famiglie con almeno tre figli possono ottenere fino a 27.000 PLN per veicoli BEV o FCEV con un prezzo massimo pari a PLN 225.000.
- Riduzione delle rate del noleggio a lungo termine con il metodo del leasing operativo che prevede una rata mensile fissa (sovvenzioni per l'acquisto di veicoli a emissioni zero e di sovvenzioni per i canoni specificati nei contratti di leasing).
- La tassa sulla proprietà prevede un abbattimento del valore del veicolo per BEV e FCEV e per veicoli ibridi.
- Circa 4.000 stazioni di ricarica accessibili al pubblico di cui 128 ultra-rapidi.
- Rimborso fino al 50% dei costi di costruzione delle stazioni di ricarica; i comuni con popolazione < 100.000 abitanti possono ottenere fino al 75% dei costi ammissibili.
- Tariffa speciale per gli imprenditori che utilizzano l'energia elettrica per fornire energia alle stazioni di ricarica pubbliche.
- Le auto elettriche BEV rappresentano oggi lo 0,1% del totale del parco circolante e il 2,7% delle nuove immatricolazioni.



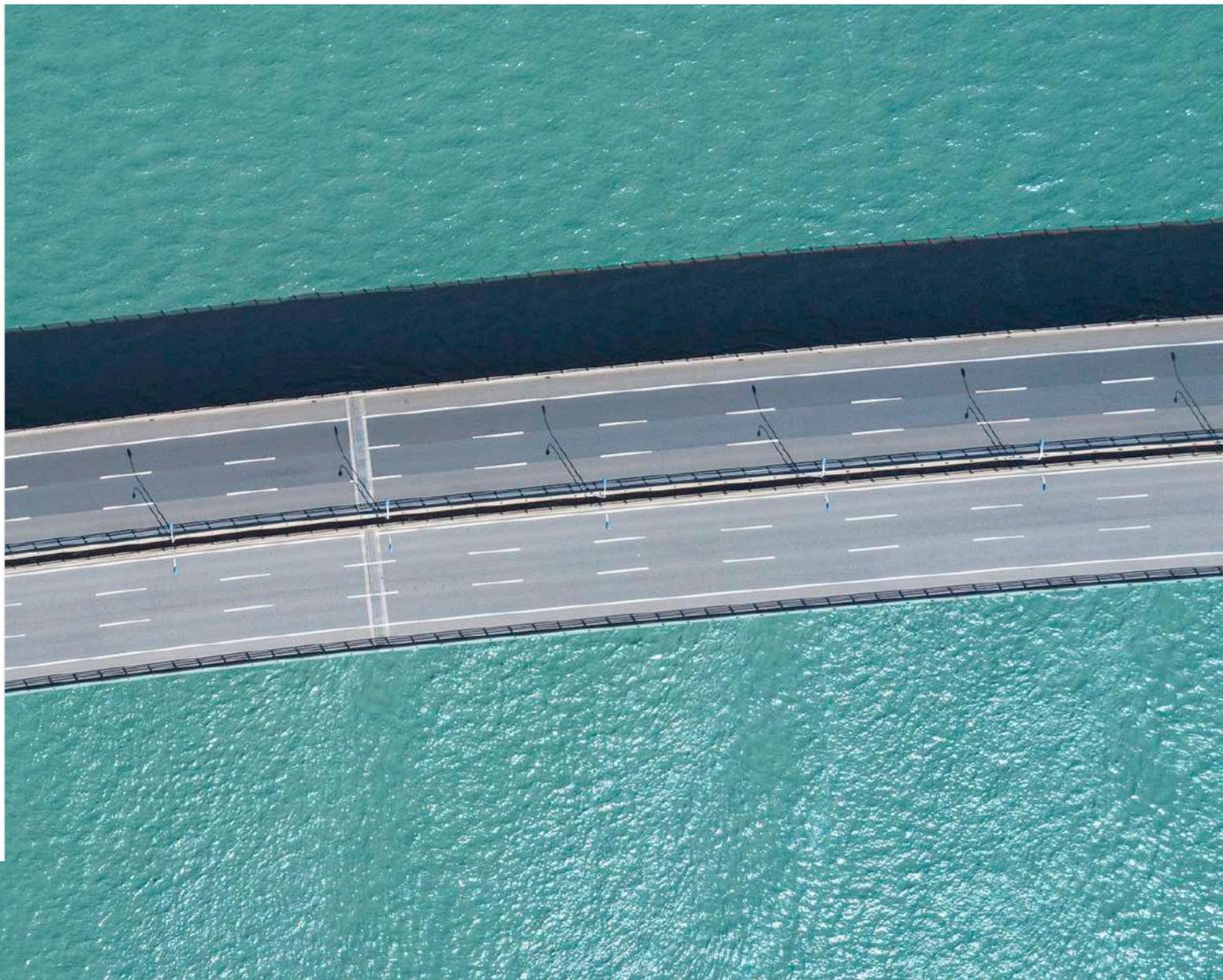


TURCHIA

- La tassa speciale sui consumi SCT (che varia tra il 45 e il 160% per gli ICEV) è stato determinato tra il 3 e il 15% per i veicoli elettrici a seconda della capacità del motore; tutti i BEV sono stati esentati dalla tassa.
- Per i veicoli elettrici e ibridi, l'imposta speciale sui consumi (ÖTV) è stata ridotta.
- È previsto lo sviluppo di un regime fiscale differenziato per consumo di carburante ed emissioni CO₂.
- Nel 2018 è stato reso obbligatorio l'impiego di EVCS nei parcheggi privati e nei parcheggi dei centri commerciali in proporzione a 1/50 della capacità.
- Nel 2022 circa 2.400 colonnine di ricarica.

SINTESI DI UN CONFRONTO INTERNAZIONALE

SOSTENERE
L'EVOLUZIONE
DEL COMPARTO
AUTOMOTIVE
NEL QUADRO DELLA
TRANSIZIONE DIGITALE
ED ECOLOGICA
(TWIN TRANSITION)



M

Mobilità: da automobile come prodotto (acquisto) → strumento per la mobilità (**affitto**) → comparto inteso in modo ampliato:

- fornitori di *servizi di mobilità* come nuova interfaccia per i consumatori
- produttori di auto (OEM): un ruolo più defilato come produttori di *device*

A

guida Autonoma: trasformazione utilizzo dell'auto verso **prestazioni nuove, radicali** connesse all'evoluzione tecnologica (intelligenza artificiale, sistemi di sensoristica avanzata)

- competizione tra operatori consolidati dell'industria dell'auto (OEM) vs. **imprese tecnologiche** per l'offerta e sviluppo di servizi di guida autonoma/assistita
- **competenze in ambito tecnologico e digitale** rilevanti ed essenziali per competere

D

Digitale: l'auto evolve verso un "*computer con le ruote*": processo di creazione di valore verso il mercato finale **controllato dalle imprese specializzate nelle tecnologie digitali** (intrattenimento, servizi di mobilità e nuovi modelli di business)

E

Elettrificazione: il controllo delle emissioni via interventi regolativi → riduzione della profittabilità nel breve e medio termine.

Sfide: Riorganizzazione catene del valore a livello internazionale con nuovi produttori entranti (anche da paesi emergenti) - **Nuova progettazione del veicolo** e delle sue componenti (riduzione del peso del veicolo, «*lightweighing industry*»)



UN CONFRONTO INTERNAZIONALE

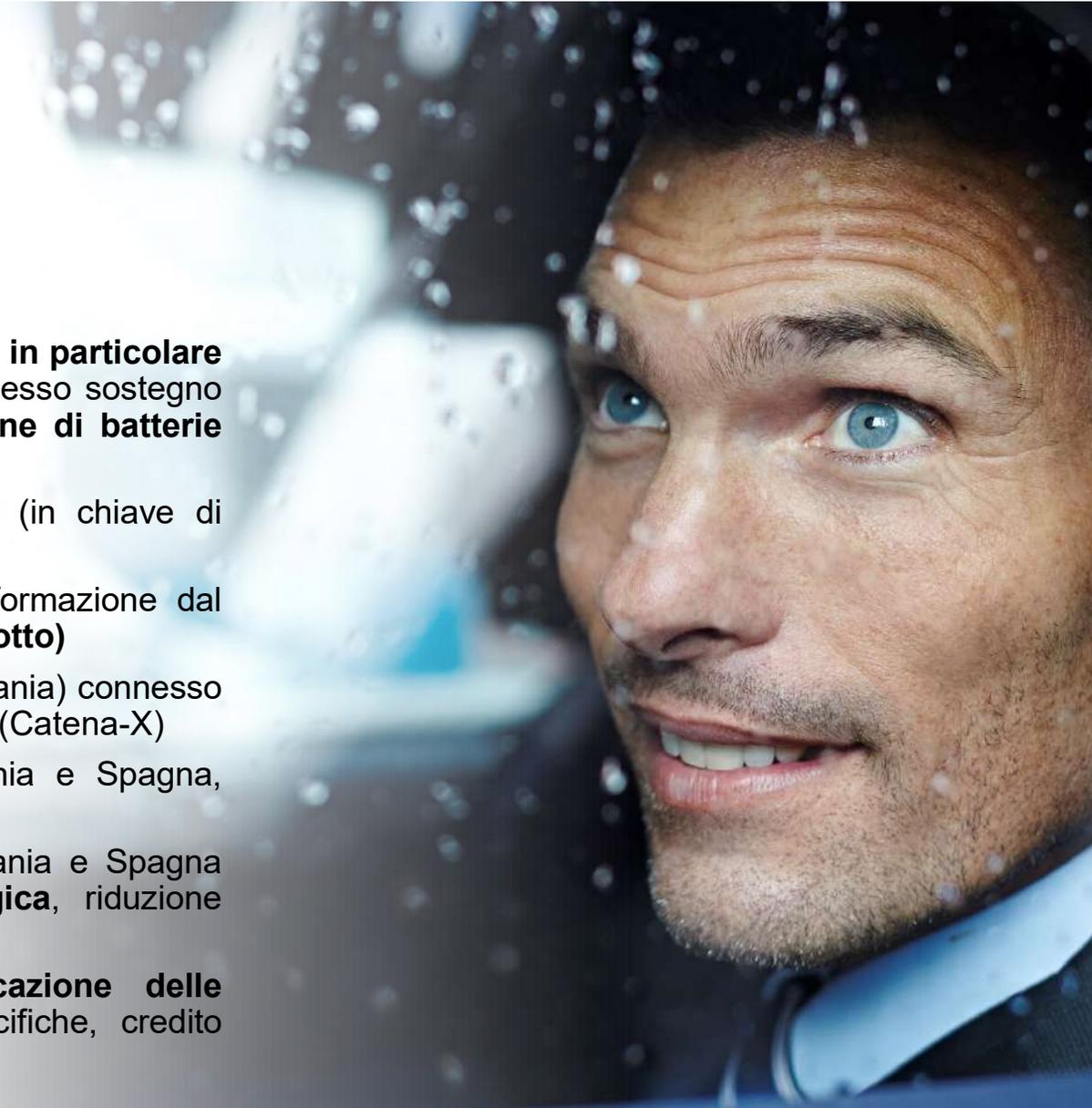
CONFRONTO DELLE POLITICHE A SOSTEGNO DELL'AUTOMOTIVE PER GLI AMBITI R&D, CAPACITÀ PRODUTTIVA E COMPETENZE.

Francia, Germania e Spagna hanno realizzato **politiche specifiche rivolte al comparto dell'auto** per favorire in modo esplicito un **processo di transizione** della infrastruttura produttiva, delle specializzazioni e delle competenze **orientata verso il nuovo modello MADE**

Polonia e Turchia hanno invece messo in atto **politiche orientate a rafforzare la struttura produttiva** dei rispettivi paesi con modalità differenti

PUNTI RILEVANTI E DI INTERESSE

- Il processo di innovazione sul fronte del prodotto nell'ottica MADE appare **in particolare rivolto alla trasformazione in chiave di trazione elettrica** – con connesso sostegno agli investimenti sul fronte della **capacità produttiva per la produzione di batterie (Francia, Germania, Spagna)**
- Approccio ancora **non completo verso la sostenibilità ambientale** (in chiave di economia circolare, con attenzione anche al fine vita)
- **Finanziamento ad attività di R&D (interne alla filiera)** per la trasformazione dal prodotto al servizio (**nuove prestazioni in ottica di innovazione di prodotto**)
- **Sviluppo dell'ecosistema** a livello europeo (ruolo principale della Germania) connesso alla **gestione dei dati** e coinvolgimento di operatori in ambito digitale/ICT (Catena-X)
- **Interventi differenziati a livello territoriale (regionale)** per Germania e Spagna, la Francia attenzione alle aree più periferiche e al **reshoring**
- **Sostegno – finanziario e di investimenti diretti** – di Francia Germania e Spagna per **produzioni di componenti chiave per la transizione ecologica**, riduzione dipendenza dall'estero (coerentemente con politiche europee)
- **Francia, Germania e Spagna: finanziamento per la riqualificazione delle competenze** e dei lavoratori del comparto dell'auto (categorie specifiche, credito di imposta, piattaforme digitali multi-stakeholder, cooperazione di rete)



INVESTIMENTI (1/3)

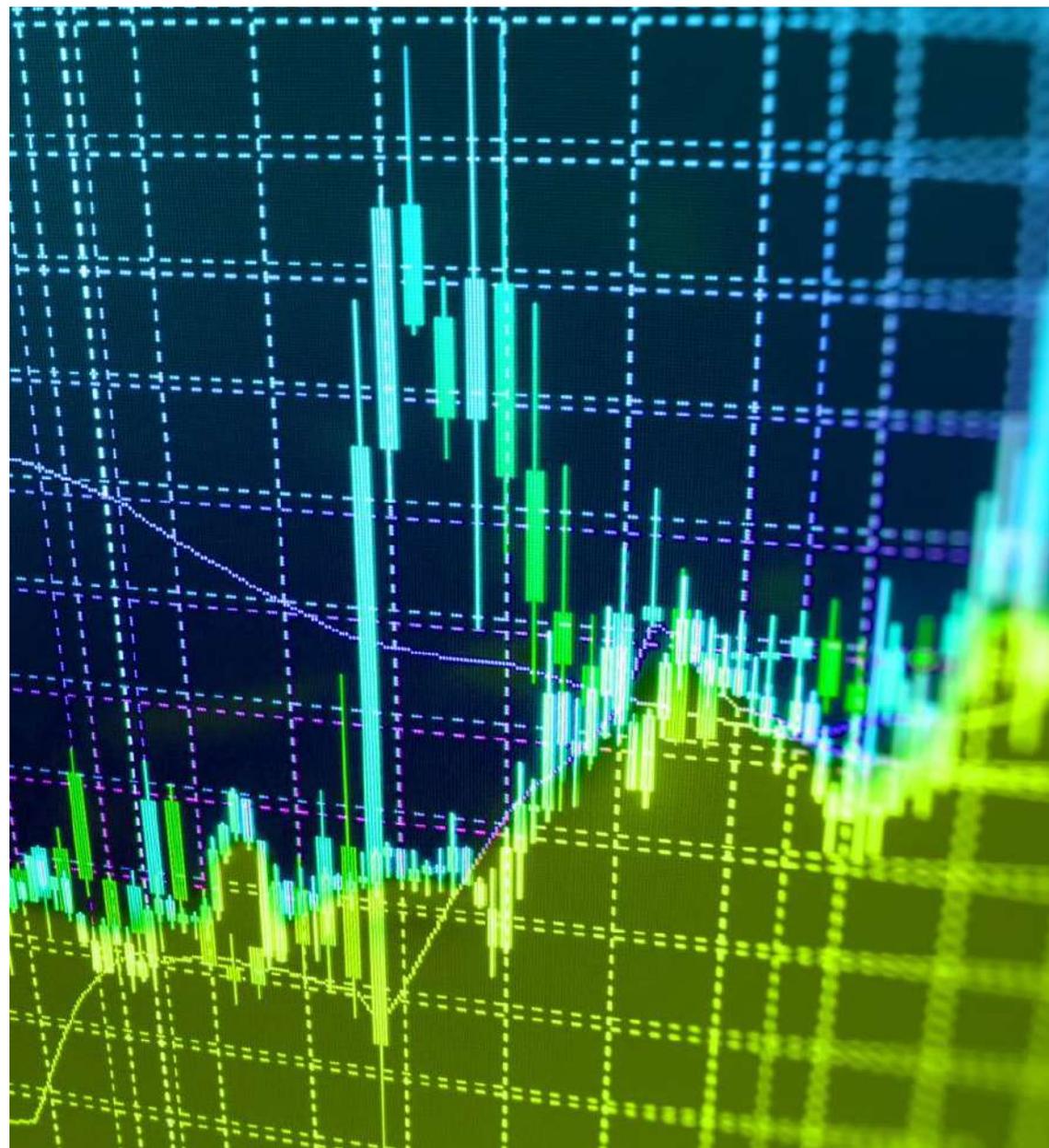
Francia

Politiche di investimento (in particolare **France 2030**) indirizzate a favorire un processo di trasformazione della filiera con attenzione alle nuove tecnologie per la trazione e la digitalizzazione

- Sviluppo di nuove competenze legate allo **sviluppo (R&D)** e produzione di batterie, riciclo e propulsione ad idrogeno e focus sullo sviluppo dell'elettronica di potenza
- Sostegno a processi di **rilocalizzazione** delle attività produttive e favorire processi di *reshoring*. Sono stati anche realizzati progetti di sostegno a livello regionale.

Attenzione al **supporto verso i fornitori** (digitalizzazione per migliorare la competitività)

- **Coinvolgimento degli OEM** per favorire il sostegno finanziario alle catene di fornitura e alle PMI (sostegno all'occupazione)
- **Attività di accelerazione delle PMI**: sostegno finanziario (nella forma di capitale di rischio) alle imprese attraverso il fondo FAA Fonds Avenir Automobile, per sostenere e rafforzare le imprese in ambiti rilevanti per il rinnovamento del settore.

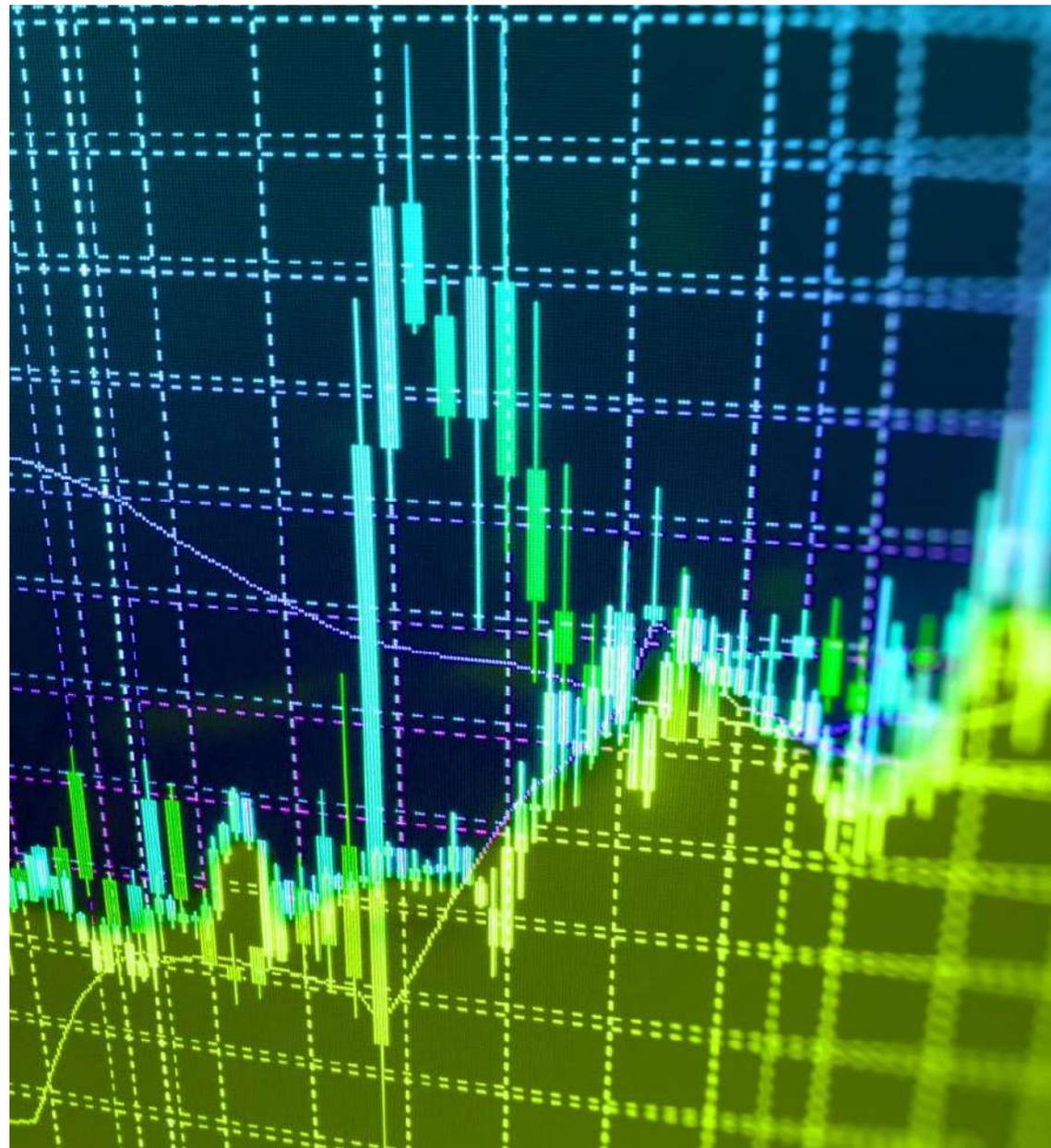


INVESTIMENTI (2/3)

Germania

Ampio ed articolato piano di investimenti

- **Modernizzazione della produzione**, in cui in particolare sono stati sostenuti progetti di R&D per processi produttivi innovativi ed orientati ai dati (progetto Catena-X, il primo ecosistema di dati aperti e collaborativi per l'industria automobilistica del futuro)
- Rilevanza dei **nuovi prodotti innovativi** (es. guida autonoma)
- Realizzazione di **cluster regionali dell'innovazione**, riconoscendo la varietà delle specificità territoriali (ruolo forte dei Länder)
- Sostenibilità ed **economia circolare** per il comparto dell'automobile (es. riciclabilità dell'auto e delle sue componenti)
- Ruolo delle PMI, favorendo **strutture cooperative e di rete** vincolanti tra le aziende che possano favorire azioni di sistema e di filiera.



INVESTIMENTI (3/3)

Spagna

Move to Future (M2F) e il **progetto strategico PERTE** → specifiche linee di intervento per il comparto dell'auto: rafforzare il sistema dell'auto spagnolo e competitività all'interno delle catene globali (mercati europei ed extraeuropei) rispetto alla realizzazione di un "veicolo elettrico e connesso"

4 direttrici di intervento legate a Progetti collaborativi di interesse comune (PTCIC): lo sviluppo e produzione delle batterie; la produzione e utilizzo di idrogeno; la sostenibilità; la fabbrica intelligente.

- Linee di azione e finanziamenti: **innovazione tecnologica di prodotto e processo**
- **Linee di finanziamento (prestiti)** per la modernizzazione degli impianti e delle flotte.

Nei tre paesi - Francia, Germania, Spagna - sono previsti **investimenti da parte di produttori** per la realizzazione di **stabilimenti produttivi** finalizzati alla realizzazione di **batterie elettriche o di componentistica per batterie (celle)** → sostegno a progetti di **localizzazione in specifiche aree** (componenti chiave)



OCCUPAZIONE (1/3)

Francia, Germania e Spagna: **finanziamento per la riqualificazione delle competenze** e dei lavoratori del comparto dell'auto.

Francia | Si è intervenuto per favorire le **transizioni collettive**, attraverso una riqualificazione dei dipendenti delle aziende in crisi con fondi finanziari di intervento sostenuti anche dai produttori

- piano di salvaguardia dell'impiego (PSE) e una **piattaforma multi-stakeholder** a supporto di lavoratori ed aziende per la formazione continua e l'aggiornamento delle competenze (monfuturnjobauto.fr)
- Il sistema del **credito di imposta** francese consente di sostenere lo sviluppo delle competenze legate alle **assunzioni di personale** qualificato (ingegneri).



OCCUPAZIONE (2/3)

Francia, Germania e Spagna: **finanziamento per la riqualificazione delle competenze** e dei lavoratori del comparto dell'auto.

Germania | Sono stati erogati sussidi rivolti alla **categoria di dipendenti anziani e poco qualificati (WeGebAU)**

- Supporti alla formazione dei dipendenti per favorire il processo di transizione
- Approvata una “Legge sul lavoro di domani” in cui sono previste forme di copertura dei costi di formazione per le imprese
- Promozione di reti avanzate di formazione per la trasformazione dell'industria automobilistica il Ministero del Lavoro: formazione personalizzata. Scopo: creare **strutture di cooperazione e di rete vincolanti** tra le aziende, le istituzioni educative e di consulenza e altri attori chiave nella formazione continua con l'aiuto di uffici di coordinamento regionali.

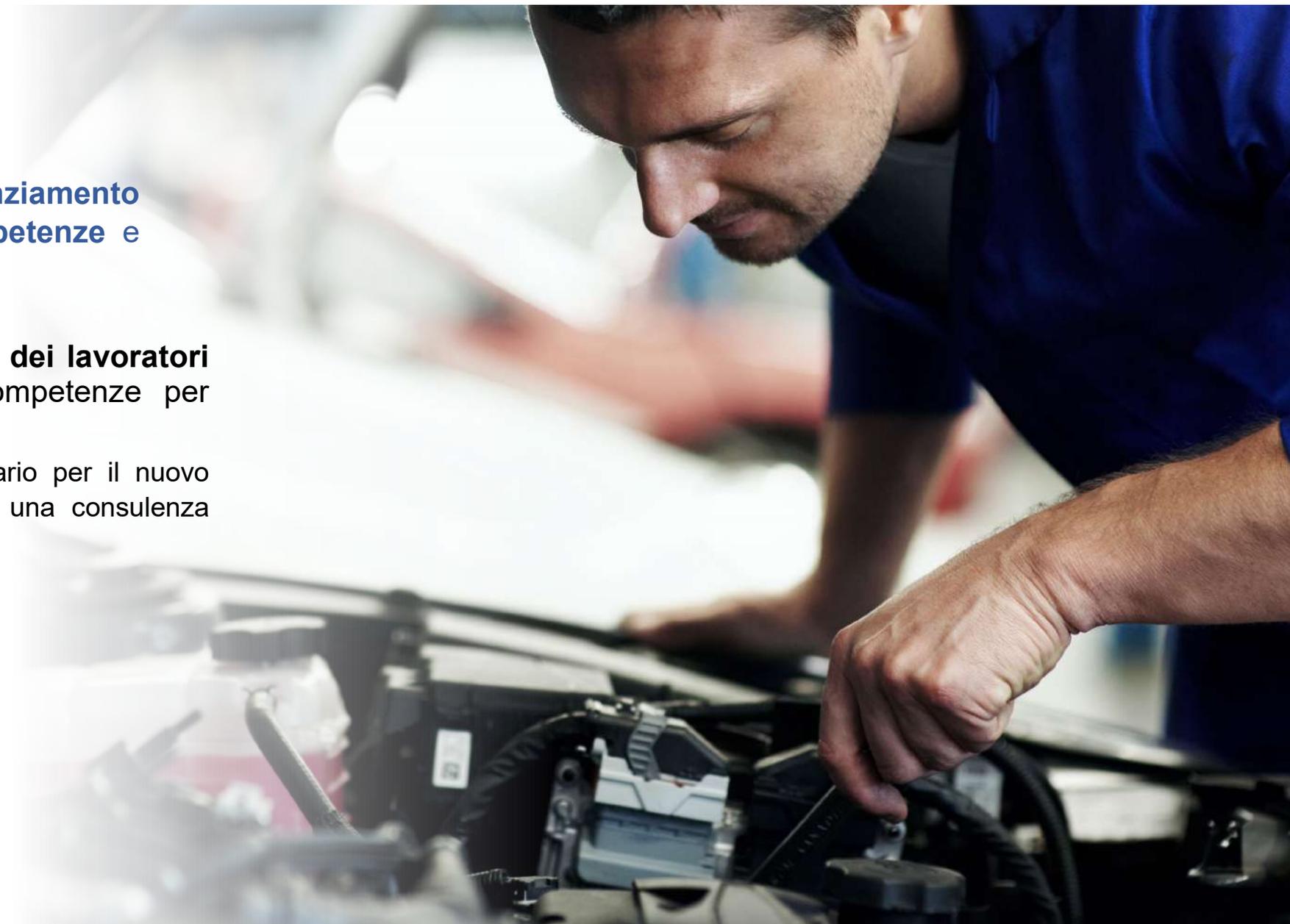


OCCUPAZIONE (3/3)

Francia, Germania e Spagna: **finanziamento per la riqualificazione delle competenze** e dei lavoratori del comparto dell'auto.

Spagna | Risorse per la **formazione dei lavoratori** del comparto per rinnovo delle competenze per fronteggiare la transizione

- Sostegno finanziario a livello comunitario per il nuovo lavoro grazie a un orientamento e a una consulenza personalizzati





I PERCORSI DI POLONIA E TURCHIA

Polonia | Ha fatto leva in particolare sui fondi europei legati a linee di finanziamento connesse al clima, energia e cluster della mobilità, con un'attenzione rivolta **all'aumento degli IDE** (Investimenti Diretti Esteri) all'interno delle **zone economiche speciali** (da esenzioni fiscali a *innovation broker*)

- Finanziamenti specifici sono stati diretti al **salvataggio e ristrutturazione** di aziende in crisi e al finanziamento in **attività di R&D** (come l'Innovation box o programmi di supporto alla ricerca in grado di sostenere il rinnovamento tecnologico dei prodotti e la maggior collaborazione degli operatori di filiera con il sistema della ricerca - Innomoto).

Turchia | Favorire la nascita di un costruttore nazionale (nella forma di un consorzio denominato Automobile Joint Venture turca Group Inc - TOGG), con l'obiettivo di competere con i produttori internazionali.

- Al momento ancora dipendenza dall'estero per quanto riguarda la fornitura e la proprietà intellettuale
- Finanziata in modo rilevante la creazione di centri di ricerca a livello nazionale. Comparto automotive reattivo con la realizzazione di oltre 50 centri di ricerca (in prossimità degli impianti produttivi) nella seconda metà del 2010
- supporto alla brevettazione con iniziative specifiche per l'automotive

I MODELLI DI GOVERNANCE A LIVELLO EUROPEO





INTERROGATIVI

1. Quali forme di governance si stanno delineando nei diversi paesi europei a supporto del settore automotive e con quali risultati?
2. Quanto sono importanti gli assetti istituzionali preesistenti, gli interventi realizzati in precedenza a supporto del settore e il peso ed il ruolo delle associazioni di rappresentanza degli interessi?
3. Si stanno delineando forme di governance multi-nazionali sulla spinta dell'azione dei governi (e dei ministeri competenti) o sulla base delle alleanze promosse tra grandi gruppi OEM «europei»?
4. Si sta configurando un modello di governance ottimale in ambito europeo per ciò che riguarda l'azione degli OEM, dei fornitori e dei soggetti (pubblici e privati) che operano nell'ambito delle attività di R&S?
5. Quale forma di governance si è delineata per la gestione delle problematiche del settore automotive in Italia?

AMBITI DELLA GOVERNANCE PER IL SETTORE AUTOMOTIVE A LIVELLO EUROPEO

- **European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC)** (fornisce indicazioni utili alla Commissione Europea circa l'organizzazione dei bandi per il settore)
- **Contractual public-private partnerships in research (CPPPIR)** (2008): investimenti comunitari su batterie, elettrificazione e guida autonoma
- **Horizon Europe e Digital Europe Programme** (tra cui canali di finanziamento per la produzione di microchips, vedi **Chips Act**)
- **CoRAI Automotive Intergroup** (cui fanno riferimento le regioni europee maggiormente specializzate sull'automotive) (dal 2009)
- **European Automotive - Telecom Alliance (EATA)** (alleanza promossa per una più ampia diffusione della guida connessa e automatizzata)
- **Automotive Alliance (5GAA)** (alleanza promossa per la promozione del 5G in ambito automotive)

SIGNIFICATIVITÀ DI ALCUNI FATTORI AI FINI DELLA GOVERNANCE DEGLI INTERVENTI

Paesi	Disponibilità di Piattaforme tecnologiche comuni	Principali attori delle policy	Coinvolgimento degli attori sindacali	Ruolo, autonomia e capacità finanziaria dei governi locali
Francia	+	Governo, direzioni generali dei Ministeri	+	+
Germania	+	Lander regionali	++	+++
Spagna	+	Cluster automotive	+	+++
Turchia	-	Governo e agenzia attrazione IDE	-	-
Polonia	-	Governo e Agenzia attrazione IDE	-	+

PIATTAFORME, PRINCIPALI PROGRAMMI E ATTORI DELLA GOVERNANCE

Paesi	Piattaforma tecnologica di riferimento	Principali programmi	Principali attori (oltre le associazioni di rappresentanza del settore)
FRANCIA	Plateforme Filière Automobile (PFA)	Contrat Stratégique de la Filière Automobile 2018-22; France 2030; Fonds Avenir Automobile, FAA	Direzioni dei Ministeri dell'economia e della Transizione ecologica; AVERE France; ADEME; Alliance Solution Industrie du Futur (AIF)
GERMANIA	Catena X- Automotive Network (catena X Hub con i francesi PSA e GALIA)	Investimenti futuri nell'industria automobilistica – fino al 2024 (Ministero degli affari economici e dell'energia); Programmi sulla mobilità sostenibile (Next Generation EU); iniziative specifiche dei lander	Ministeri dell'economia e dell'energia; Ministeri del lavoro (per le politiche del lavoro); Lander regionali
SPAGNA	Move to future (M2F)	Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE); Plan estratégico de apoyo integral al sector de automoción 2019-2025; programmi IPICEI all'interno del Next Generation EU	Governi regionali; direzione dei cluster regionali; soggetti che operano nei gruppi di lavoro di M2F
TURCHIA	Automotive Technology Platform (OTEP)	Documento di strategia industriale 2015-2018; Strategia per gli investimenti diretti esteri (2021–2023); Automobile Initiative Group of Türkiye (TOGG)	Investment Office (organismo governativo); agenzia pubblica per l'attrazione degli investimenti
POLONIA	INNOMOTO (programma di ricerca settoriale)	Programmi di attrazione degli IDE; incentivi e agevolazioni delle Zone economiche Speciali (ZES); finanziamenti europei per le regioni meno sviluppate; Incentivi nazionali coordinati dall'agenzia per l'attrazione degli investimenti esteri (PAIH)	Ministero dell'economia; Polish Investment & trade Agency's (PAIH); Polish Automotive Group (PAG); Polish Chamber of Automotive Industry; agenzia polacca per lo sviluppo delle imprese

ALCUNE INDICAZIONI UTILI

Maggiore cooperazione tra OEM e fornitori (programmi specifici di sostegno alle PMI anche con il concorso degli OEM)

Maggiore attenzione alle specifiche dinamiche dei territori specializzati sull'automotive (maggiore rilevanza degli interventi a carattere regionale)

Esistenza di specifiche direzioni all'interno dei Ministeri con competenze esclusive sul settore automotive

Rilevanza delle piattaforme tecnologiche come spazio di confronto tra imprese e mondo della ricerca

VINCOLI E LIMITI DA CONSIDERARE

- Assenza di campioni nazionali tra gli OES (es. emblematico Magneti Marelli) e permanenza delle problematiche di carattere dimensionale delle imprese nazionali
- Rischio ulteriore ridimensionamento della capacità produttiva e delle attività di R&S (enti centrali di Torino) di STELLANTIS in Italia (attenzione alla riduzione costante del numero dei dipendenti diretti)
- Sostanziale immobilismo dei governi e dei ministeri competenti sul piano della politica industriale (eccezione recente Contratti di Sviluppo per il settore gestiti da Invitalia e altri bandi); rischio limite riproposizione dell'esperienza del tavolo automotive in assenza di concrete decisioni di intervento
- Assenza di specifici cluster o aree distrettuali (solo distretto della meccatronica di Bari)
- Forte incidenza delle imprese estere nel sistema produttivo automotive italiano della componentistica (rischi sulla localizzazione dei nuovi investimenti)
- Debolezza del settore in ambito OES in alcuni comparti come ad esempio l'elettronica (in particolare sensoristica e software)





GRAZIE