

*(I lavori iniziano alle ore 9.35 con l'esame del punto all'o.d.g.
inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")*

Interrogazione n. 1515 presentata da Canalis inerente a "Quali iniziative per salvaguardare i posti di lavoro piemontesi nel settore automotive?"

PRESIDENTE

Iniziamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo con l'esame dell'interrogazione ordinaria n. 1515.

La parola all'Assessore Tronzano, per la risposta.

TRONZANO Andrea, *Assessore allo sviluppo delle attività produttive e delle piccole e medie imprese (industria, artigianato, imprese cooperative, attività estrattive)*

Grazie, Presidente.

Ringrazio anche la Consigliera Canalis.

La risposta è un po' articolata, ma cercherò di leggerla tutta e magari dopo farò uno sunto più rapido.

L'attuale Giunta, nell'ambito delle azioni e programmi a supporto del tessuto industriale, ha attivato diversi progetti e azioni strategiche.

Facendo seguito al Decreto Ministeriale del 2019, "*Riconoscimento quale area di crisi industriale complessa del SLL di Torino*", nell'autunno 2021 è stato stipulato fra Regione Piemonte, il Ministero per lo sviluppo economico (ora MIMIT) un accordo di programma che prevede, fra le diverse iniziative, di sostegno agli investimenti produttivi del Sistema locale del lavoro di Torino, con priorità ai settori automotive e aerospazio mediante lo strumento della legge n. 181. È stato un lavoro abbastanza lungo, svolto come sistema complessivo, con il coinvolgimento di tutte le parti sociali in causa. Siamo riusciti a fare un ottimo lavoro; infatti, in seguito a tale accordo di programma, è stato emanato dal MISE un bando da 50 milioni di euro a supporto degli investimenti delle imprese ubicate nei 112 Comuni, con particolare focus sui settori automotive e aerospazio.

Tale iniziativa si inserisce nell'ambito del Progetto di riconversione e riqualificazione Area di crisi industriale complessa Torino (PRRI), che prevede altre iniziative strategiche, tra cui la realizzazione di un Centro di ricerca applicata e trasferimento tecnologico per il settore automobile e la mobilità sostenibile, promosso da MISE, Regione, Città di Torino, Politecnico di Torino, Università di Torino e Camera di Commercio, che sarà posizionato nel cuore del distretto produttivo automotive di Torino, con l'obiettivo di facilitare e stimolare la competitività delle imprese nazionali.

In questo senso, ricordo che al riconoscimento dell'area di crisi complessa hanno partecipato numerose imprese; sono arrivate 90 milioni di richieste: 50 milioni erano previsti, quindi chiederemo un'integrazione al MIMIT (lo abbiamo già fatto) per cercare di assolvere a tutte le richieste pervenute, che sono appunto 90 milioni.

Il *manufacturing center*, quello di cui parlavo adesso, è nella zona di via Settembrini e si sta andando avanti nei lavori sotto la regia del Politecnico.

L'elaborazione del PRRI ha visto il coinvolgimento, tramite consultazioni e focus group mirati, di numerosi stakeholders territoriali, tra cui Atenei e i centri di ricerca.

Sempre al fine di presidiare e supportare la transizione industriale in corso, è stata commissionata a IRES Piemonte un'indagine riguardante la filiera della componentistica automotive e l'impatto sulla stessa della transizione elettrica, con analisi del possibile rischio spiazzamento e con il duplice scopo di fornire elementi a supporto della progettazione di policy regionali per il settore della componentistica automotive, nonché di fornire una base di conoscenze condivise per l'implementazione di iniziative per l'innovazione nel campo della mobilità.

Nell'ambito delle politiche di supporto agli investimenti in ricerca e innovazione, la Smart Specialisation Strategy (S3) è lo strumento che, dal 2014, le Regioni e i Paesi membri dell'Unione europea adottano per massimizzare gli effetti degli investimenti dei fondi europei in ricerca e innovazione, concentrando le risorse sugli ambiti di specializzazione caratteristici di ogni territorio.

La S3, quindi, è uno strumento strategico per la programmazione di politiche e azioni regionali in materia di ricerca e innovazione, anche attraverso la condivisione con gli attori del sistema regionale. Essa delimita il perimetro entro cui dovranno essere obbligatoriamente indirizzate le risorse del FESR 2021-2027 dedicate alla ricerca e innovazione.

La S3 2021-2027 risulta articolata in sei aree di specializzazione (Sistemi Prioritari di Innovazione), tra cui quella relativa alla mobilità, che rappresenta un'evoluzione della precedente area di specializzazione "automotive" (quella del periodo 2014-2020) e risulta caratterizzata da un'articolazione maggiormente aderente alle attuali necessità di favorire la creazione e diffusione di una innovazione in grado di promuovere il riposizionamento degli attori della filiera, la nascita e il consolidamento di nuove filiere in ambiti emergenti (esempio, idrogeno e altri combustibili a zero emissioni), la diversificazione del sistema produttivo.

La perimetrazione del Sistema Prioritario di Innovazione "mobilità" ha visto il coinvolgimento, tramite consultazione e focus group mirati, numerosi stakeholders territoriali, fra cui gli Atenei e i centri di ricerca. Gli stessi soggetti sono coinvolti stabilmente in tavoli tematici deputati ad aggiornare periodicamente la strategia.

Non solo la S3 guida l'allocazione delle risorse del FESR '21-'27 dedicate alla ricerca e innovazione; anche la strategia regionale sull'idrogeno (deliberazione della Giunta regionale del 26 febbraio 2021) pone la necessità di supportare la transizione ecologica, anche nel campo della mobilità, mediante lo sviluppo tecnologico.

In tal senso, la strategia si pone gli obiettivi di valorizzare le competenze presenti, qualificando il Piemonte come area di eccellenza per lo sviluppo delle tecnologie dell'idrogeno e supportando le filiere industriali; sostenere l'introduzione del vettore idrogeno nel sistema energetico industriale e dei trasporti, sia per contribuire agli obiettivi di carbonizzazione che come occasione di miglioramento di competitività del territorio; attrarre investimenti e finanziamenti nazionali ed europei e favorire la partecipazione ai network nazionali e internazionali dell'idrogeno.

L'approvazione della strategia è stata oggetto di consultazione partenariale che ha coinvolto anche Atenei e centri di ricerca.

La Regione ha favorito la partecipazione delle imprese automotive piemontesi a strumenti di finanziamento nazionale, come Accordi di programma e Accordi per l'innovazione.

Si cita, a tal fine, la sottoscrizione, nel novembre 2022, di un accordo quadro con il Ministero delle imprese e del made in Italy (ex MISE) per il cofinanziamento di progetti di ricerca e sviluppo presentati nell'ambito del settore automotive, a valere sul Decreto Ministeriale del 31 dicembre 2021.

A livello nazionale, inoltre, la Regione partecipa attivamente al tavolo di lavoro su Stellantis, costituito su iniziativa del Ministro Urso tra MIMIT e le Regioni in cui sono presenti gli stabilimenti del Gruppo.

A livello europeo, la Regione ha aderito ad ARA (Automotive Regional Alliance), network europeo che parte da un forte impulso politico generato in seno al Comitato delle Regioni e che

ambisce a riunire le principali regioni europee con un tessuto industriale specializzato nel settore automobilistico e un forte indotto che intendono, non solo operare attivamente per la decarbonizzazione del settore dei trasporti e contribuire al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo, ma anche rafforzare gli ecosistemi industriali regionali e stimolare la creazione di valore, oltre a garantire la coesione economica e sociale in tutte le regioni europee interessate dalla transizione.

La rete si muove su tre grandi assi tematici: neutralità tecnologica, innovazione e ricerca, skill e competenze.

In data 17 novembre 2022 si è tenuto, a Lipsia, il primo incontro tra tutti i rappresentanti politici delle principali regioni europee, con tradizione manifatturiera nell'ambito automotive, nel corso del quale si è siglata una dichiarazione politica di intenti (Dichiarazione di Lipsia, "Lipsia Declaration") dell'ARA, corredata da un primo programma di lavoro (Working Program).

Dalla "Dichiarazione di Lipsia" emerge che priorità della rete europea ARA risulta essere l'istituzione di un meccanismo europeo a sostegno di una transizione giusta ed equa delle regioni dell'industria automobilistica e dell'indotto, al fine di ridurre al minimo gli effetti dirompenti sull'occupazione e migliorare le capacità e le opportunità di una riqualificazione tecnologica del settore automobilistico europeo, mantenendo la competitività globale nella ricerca, nell'innovazione e nelle decisioni aziendali. Per perseguire tali finalità, la rete collaborerà strettamente con gli attori politici pertinenti l'intera industria automobilistica e le relative industrie dell'indotto; questi includono le istituzioni europee, gli Stati membri, l'European Battery Alliance e la Automotive Skills Alliance.

Le tematiche su cui l'ARA si concentrerà nell'immediato riguardano la valutazione dell'impatto regionale della trasformazione dell'industria automobilistica e del suo indotto, le competenze e la forza lavoro, l'implementazione delle infrastrutture, la ricerca e sviluppo.

L'ARA è stata aggiornata proprio l'altra settimana con un altro incontro a Pamplona, nel corso del quale sono stati ribaditi i nostri obiettivi, primo dei quali è certamente l'attenzione al motore termico.

Le Regioni europee hanno, come obiettivo, la neutralità tecnologica, che significa avere la possibilità di utilizzare combustibili non climalteranti, attraverso il meccanismo di combustione o di propulsione più idoneo possibile, cioè lasciare opportunità. Certamente l'elettrico è una componente importante, ma non vorremmo fosse l'unica, anche per non dare forza, sul motore elettrico, a nazioni o a continenti che sicuramente non faranno, come sta facendo l'Europa, e cioè tutto elettrico entro il 2035. Gli Stati Uniti, per esempio, fanno il 50% combustibile e il 50% elettrico nel 2035; Sudamerica, Cina e Oceania certamente non stanno pensando di abbandonare il termico a favore solo dell'elettrico.

Questa è quindi la battaglia centrale; poi, a corollario di tutte queste operazioni, l'area di crisi complessa ha aiutato molto, perché ci sono state numerose richieste andate a buon fine attraverso Invitalia, che fa tutte le esplorazioni, accordi di innovazione e di investimenti (dove Invitalia è anche protagonista e la Regione accompagna le varie imprese). C'è uno studio dell'IRES, predisposto qualche tempo fa, in anticipo rispetto a tutte le visioni europee; siamo contenti di averlo prodotto e arriverà al momento opportuno, nel senso che lo presenteremo e cercheremo di mettere le nostre imprese in condizione di fare la transizione in maniera più serena, equa e giusta, come dice giustamente l'Alleanza delle Regioni europee.

Certamente l'aerospazio è, a nostro parere, un modo concreto per aiutare le imprese che oggi, nel settore automotive, fanno più fatica, anche magari a transitare, attraverso una nuova modalità produttiva, verso questo settore, per non avere situazioni negative.

Stiamo pensando ad alcune soluzioni che non posso ancora annunciare, ma che credo arriveranno prossimamente. Dopodiché, se ci sono altre richieste specifiche, sono a disposizione per rispondere.

Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Andrea Tronzano per la risposta. Ha chiesto di replicare alla risposta la Consigliera Monica Canalis.

Prego, Consigliera; ne ha la facoltà per cinque minuti.

CANALIS Monica

Grazie, Presidente.

Questa interrogazione, risalente all'inizio di agosto, era frutto della decisione europea dello scorso giugno di fare uscire dalla vendita sul mercato, a partire dal 2035, tutti i veicoli dotati di motore endotermico, con la previsione di un impatto fortissimo su una Regione come la nostra, in particolare sulla nostra Città metropolitana, sempre molto dipendente dalla produzione di motori endotermici. Addirittura, la previsione, a livello regionale, è di una perdita di più di 70.000 posti di lavoro, assolutamente non compensati dalla creazione di nuovi posti di lavoro per le auto elettriche, che sappiamo avere molti meno componenti rispetto alle auto con motore endotermico.

La risposta fornita dall'Assessore Tronzano è molto articolata e molto dettagliata, per cui ringrazio anticipatamente per la trasmissione che vorrà farne, ma volevo capire se lo studio commissionato all'IRES, questa indagine sulle imprese della componentistica, è già pronto o se è ancora in fase di redazione, perché potrebbe essere un ulteriore strumento per focalizzare la situazione piemontese.

Sarà poi altrettanto interessante monitorare, tra qualche mese, come sono stati usati i 50 milioni di euro messi a disposizione del Governo nazionale, sulla base dell'accordo sull'area di crisi complessa della Provincia di Torino. Sono veramente molti fondi; quindi, un'attenzione positiva dal Governo nazionale al nostro territorio, anche in ottica di prevenzione delle conseguenze che potranno esserci, sarà necessaria. Sarà anche interessante monitorarlo nei prossimi mesi e verificare che gli eventuali 40 milioni di euro integrativi, chiesti per soddisfare tutte le domande (fortunatamente numerose), arriveranno effettivamente dal Governo Meloni. Mi sembra di capire che nella legge di bilancio in discussione in questo momento non siano ancora previsti.

Presidente, se è ancora possibile un'integrazione, ho queste due domande da porre: se il rapporto IRES è già disponibile e se i 40 milioni di euro integrativi per l'area di crisi complessa sono già stati allocati o se siano ancora in fase di negoziazione con il Governo.

Grazie.

PRESIDENTE

Va bene; in via del tutto eccezionale, diamo nuovamente la parola all'Assessore Andrea Tronzano.

TRONZANO Andrea, *Assessore allo sviluppo delle attività produttive e delle piccole e medie imprese (industria, artigianato, imprese cooperative, attività estrattive)*

Grazie, Presidente.

Sì, lo studio IRES è pronto, stiamo analizzando gli ultimi dettagli e poi lo presenteremo.

Sui 40 milioni, invece, li abbiamo chiesti al Governo attraverso una lettera formale, ma

naturalmente non è ancora arrivata una risposta. Ci stiamo concentrando molto soprattutto sulle skills, sulle competenze delle persone, ma credo che l'intelligenza artificiale, per esempio quei 20 milioni di euro che potranno essere divisi all'interno del settore per automotive e aerospazio, possono dare un'ulteriore impronta positiva a questo sviluppo.

Oggi si richiedono tante competenze che non vengono trovate, quindi anche lì si sta facendo un lavoro, attraverso l'Assessore Chiorino con le Academy, per cercare di mettere, *just in time*, le aziende in condizione di avere le risorse necessarie con azioni di formazione.

Questa è la risposta: abbiamo chiesto al Governo 40 milioni chiesti e speriamo possa concederceli quanto prima. Grazie.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Andrea Tronzano per l'ulteriore risposta.

Nel ringraziare il Presidente Stefano Allasia per l'incarico, dichiaro chiusa la sessione delle interrogazioni e interpellanze.

Alle ore 10.00 il Presidente aprirà la seduta del Consiglio regionale.

Grazie; buona salute a tutti e a tutte.

(Alle ore 09.51 il Presidente dichiara esaurita la trattazione del punto all'o.d.g. inerente a "Svolgimento interrogazioni e interpellanze")

(Alle ore 10.02 il Presidente Allasia constata la mancanza del numero legale e, ai sensi dell'articolo 59, comma 5, del Regolamento, aggiorna la seduta alle ore 10.32)

(La seduta inizia alle ore 10.39)