

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Trasformazioni industriali e prospettive del settore motociclistico in Europa» (parere d'iniziativa)

(2010/C 354/05)

Relatore: **RANOCCHIARI**

Correlatore: **PESCI**

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 16 luglio 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del proprio Regolamento interno, di elaborare un parere di iniziativa sul tema:

Trasformazioni industriali e prospettive del settore motociclistico in Europa.

La commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI), incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 4 febbraio 2010.

Alla sua 461a sessione plenaria, dei giorni 17 e 18 marzo 2010 (seduta del 18 marzo), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 140 voti favorevoli e 2 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il settore del motociclo riveste un'importanza considerevole nell'UE in termini economici ed occupazionali. I costruttori rappresentano realtà molto diverse, che vanno da operatori a livello globale, attivi sull'insieme dei segmenti o su segmenti molto specialistici, a operatori a livello nazionale, o persino locale, a volte prossimi dell'artigianato. Questo vale anche per l'indotto, con una forte presenza di PMI ⁽¹⁾.

1.2 Scatenato dalla crisi nell'ultimo trimestre del 2008, il calo della domanda ha innescato una serie di effetti negativi per l'intero settore con ricadute pesanti in termini strutturali ed occupazionali (-31 % di riduzione della domanda, con conseguente contrazione del 35 % di fatturato e ordini e un impatto negativo sull'occupazione). I dati provvisori relativi al 2009 confermano l'andamento negativo del mercato, con un meno 21 % rispetto al 2008 e un meno 25 % rispetto al 2007.

1.3 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) teme che se non saranno sviluppate al più presto politiche mirate di sostegno al settore si potrà registrare una ulteriore, sostanziale perdita di posti di lavoro nel corso del 2010.

1.4 Il CESE ha organizzato un'audizione pubblica nell'ambito del 67° Salone internazionale del motociclo (Milano, 12 novembre 2009) onde raccogliere ulteriori testimonianze da parte di costruttori, componentisti, sindacati, utenti, ONG e mondo universitario. Quest'audizione ha sostanzialmente confermato i convincimenti già emersi in seno al gruppo di lavoro.

1.5 In questo contesto, il CESE:

a) reputa necessarie adeguate misure di sostegno della domanda di motocicli negli Stati membri, e chiede alla Commissione

europea e agli Stati membri di incoraggiarne l'applicazione o il rinnovo, a termine, con un particolare riguardo ai veicoli a minor impatto ambientale e con requisiti di sicurezza avanzati;

b) auspica che la Commissione, nel preparare l'imminente proposta di regolamento sui motocicli, voglia proporre obiettivi realizzabili da parte del settore, gradualmente e in linea con progettazione, industrializzazione e mercato. Si dovrà in particolare garantire flessibilità nelle soluzioni adottabili dall'industria, con un conseguente minor aggravio di costi per il consumatore, e tenere conto della congiuntura e dell'ampia diversità dei prodotti;

c) ritiene che per assicurare una concorrenza leale sia necessaria una maggiore sorveglianza in sede di omologazione e sui mercati, così come anche la reciprocità negli accordi di libero scambio tra UE e Sud-Est asiatico;

d) invita la Commissione a sviluppare nei confronti del settore del motociclo un approccio simile a CARS21 ⁽²⁾ per sostenere il partenariato nel settore, la competitività e l'occupazione;

e) reputa che il Settimo programma quadro di ricerca e sviluppo (7PQ) possa contribuire a questi obiettivi ed auspica la creazione di una piattaforma dedicata al settore del motociclo sostenendo le aziende che producono in Europa e che si servono della filiera europea;

f) invita l'industria a proseguire sulla via delle ristrutturazioni, fusioni e acquisizioni e a sviluppare ulteriori cooperazioni, anche con i componentisti, allo scopo di massimizzare tutte le sinergie possibili;

⁽¹⁾ Lista dei costruttori ed altre informazioni sul settore dei motocicli disponibili sul sito Internet della CCMI: http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_en.asp#PTW

⁽²⁾ Un quadro normativo competitivo del settore automobilistico europeo nel XXI secolo (gruppo di alto livello CARS21 nel 2007).

- g) reputa necessario sviluppare il «dialogo sociale» per favorire l'occupazione nel settore, creando standard europei per la formazione permanente e la specializzazione dei lavoratori e, nel contempo, sostenere una riduzione del lavoro precario;
- h) invita la Commissione a riservare ampio spazio al motociclo nel quadro delle azioni previste dal Piano d'azione per la mobilità urbana, per l'indubbio contributo che esso può offrire al raggiungimento di una mobilità più sostenibile.

2. Il settore del motociclo in Europa

2.1 Il settore del motociclo riveste nell'UE un'importanza considerevole in termini economici ed occupazionali. Se paragonato al settore automobilistico ⁽³⁾, il settore del motociclo presenta rispetto ad esso alcune similitudini, ma soprattutto una serie di specificità, per le sue minori dimensioni, una struttura maggiormente frammentata e una tipologia della produzione più diversificata.

2.2 Nel corso degli ultimi decenni questo settore ha subito un'evoluzione importante, i marchi storici europei essendo stati sottoposti ad una crescente concorrenza da parte del Giappone. I costruttori giapponesi, oggi tra gli attori principali del settore, hanno sviluppato delle attività produttive direttamente nell'UE. Nel tempo, il settore in Europa si è riorganizzato attraverso ristrutturazioni, fusioni e acquisizioni e nascita di gruppi industriali di dimensioni medio-grandi, accanto ai quali convivono produttori di nicchia e un numero importante di PMI.

Oggi come oggi i costruttori «tradizionali» europei, giapponesi e americani mantengono una posizione di leadership sul mercato europeo, ma sin dagli anni '90 devono fronteggiare la concorrenza crescente delle economie emergenti. In termini di veicoli prodotti, l'UE ha solo peso relativo (1,4 milioni), rispetto in particolare a Cina (oltre 20 milioni), India (oltre 8 milioni) e Taiwan (1,5 milioni), ma è però caratterizzata da una produzione a maggior valore aggiunto, e superiore sul piano di innovazione, qualità e sicurezza.

2.3 Eurostat riprende il settore del motociclo sotto il codice NACE 35.41. I dati più aggiornati, relativi al 2006, presentano a livello dell'UE27, per il settore della costruzione dei motocicli, una realtà costituita da 870 imprese, 80 % delle quali sono situate in sei Stati membri (Italia, Regno Unito, Germania, Francia, Spagna e Austria). Il fatturato medio di 8 milioni di euro attesta il numero importante di PMI, stimato a 650, ovvero circa 75 % del totale.

2.4 Il 90 % della produzione europea è opera di un centinaio di costruttori di dimensioni medio-grandi e medio-piccole, che producono in diversi paesi dell'UE (oltre a quelli già citati, Repubblica ceca, Paesi Bassi, Portogallo, Slovenia, Svezia), oltre a Norvegia e Svizzera. Il rimanente 10 % della produzione euro-

pea è suddiviso tra costruttori di dimensioni piccole o molto piccole.

2.5 I costruttori rappresentano realtà molto diverse: vanno infatti da operatori a livello globale, attivi sull'insieme dei segmenti (motociclette destinate a vari utilizzi, di diverse cilindrata; scooter di diverse cilindrata; ciclomotori; tricicli e quadricicli) o su segmenti molto specialistici, a operatori a livello nazionale o persino locale, a volte prossimi dell'artigianato per dimensioni e processo produttivo.

2.6 La regolamentazione tecnica (omologazione europea) determina diverse categorie di motocicli, con caratteristiche differenti (cilindrata, destinazione d'uso). A sua volta, la direttiva europea sulle patenti di guida determina diverse condizioni di accesso ai motocicli (ciclomotore AM; motociclo A1; motociclo A2; motociclo A). Queste complessità favoriscono la frammentazione della produzione e riducono le economie di scala.

2.7 La frammentazione nell'industria del motociclo ha in parte origini storiche, ma deriva principalmente dalla natura stessa del relativo mercato. Se i segmenti più strettamente legati alla mobilità utilitaria (in particolar modo urbana) quali gli scooter permettono maggiori sinergie produttive, in particolare per le motorizzazioni, i segmenti legati alla motocicletta si prestano meno a sinergie quali l'utilizzo di motorizzazioni e componentistica comuni su modelli di diversi marchi. Vi sono infatti innanzitutto caratteristiche dinamiche molto diverse a seconda del dimensionamento dei veicoli, e ad esse si aggiungono le diversità derivanti dagli utilizzi specialistici cui si rivolgono i veicoli, ed infine le differenti attese dell'utenza. In molti casi esiste una forte identificazione dei diversi marchi con determinate configurazioni motoristiche (ad esempio, il motore boxer di BMW, la distribuzione desmodromica di Ducati, il V-twin di Moto Guzzi, il motore trcilindrico di Triumph) o ciclistiche, in linea con la domanda proveniente da un mercato costituito in larga misura da appassionati, sia a livello europeo che sui mercati d'esportazione.

2.8 I veicoli sono prodotti in piccole serie e in numeri limitati, con conseguente minore redditività del capitale investito rispetto al settore automobilistico. Questa caratteristica si riflette in parte anche sui settori della componentistica e della distribuzione.

2.9 Sostenuto da un mercato UE in espansione sin dal 2002 (+22 % nel periodo 2002-2007), il fatturato originato dalla produzione UE ammontava a 7 miliardi di euro nel 2006, su un totale di 34 miliardi di fatturato del settore del motociclo nell'Unione europea. È interessante notare che nel periodo 2004-2006, nell'UE vi è stata una progressione nel settore di +12 %, e quindi superiore in termini percentuali a quella del settore manifatturiero in generale e a quella del settore automobilistico (entrambi a +8 %), con un conseguente impatto positivo sull'occupazione.

⁽³⁾ Cfr. la relazione informativa della CCMI sul tema *Il settore automobilistico europeo: situazione attuale e prospettive future*, adottata dalla CCMI il 13 novembre 2007.

3. Il ruolo dell'indotto: componentistica, distribuzione e assistenza post-vendita

3.1 L'elevata frammentazione è una caratteristica che contraddistingue anche il settore della componentistica e della distribuzione.

3.2 La componentistica proviene in parte da fornitori del mondo automobilistico che operano marginalmente anche nel settore del motociclo (sistemi di alimentazione), ma soprattutto da fornitori specifici (ruote, scarichi, frizioni...) per via della specializzazione richiesta. Il numero di fornitori del settore è stimato intorno a 500. Storicamente questi fornitori sono europei (concentrati in Italia, Spagna, Francia, Regno Unito, Germania e Olanda) ma negli ultimi anni è aumentata la presenza di fornitori asiatici. Per far fronte a questa concorrenza, alcuni fornitori europei hanno a loro volta delocalizzato parte delle loro attività in Asia. Tuttavia i componentisti europei dipendono esclusivamente dagli ordinativi dei produttori europei.

3.3 La rete di distribuzione e di assistenza risponde a un'esigenza di prossimità che è propria al motociclo (in particolare per ciclomotori e scooter): nell'UE sono attivi circa 37 000 punti vendita e assistenza post-vendita, spesso gestiti da imprese a conduzione familiare. Italia, Francia, Regno Unito, Germania, Spagna, Olanda, Grecia e Svezia rappresentano il 91 % del fatturato del settore distribuzione e assistenza; questo fatturato è cresciuto del +5 % nel periodo 2004-2006.

4. Occupazione e aspetti sociali

4.1 Nel periodo 2002-2007, l'occupazione nel settore del motociclo è cresciuta costantemente, raggiungendo nel 2007 il numero di 150 000 impieghi nell'UE. È interessante notare che nell'UE nel periodo 2004-2006 la progressione dell'occupazione nel settore è stata di +4 %, rispetto a una diminuzione di -3 % nel settore manifatturiero in generale e di -5 % nel settore automobilistico. Questa progressione testimonia della dinamicità e dell'innovazione del settore, sostenuta in quel frangente da una domanda crescente di veicoli legati sia alla mobilità urbana sia al tempo libero.

4.2 25 000 di questi impieghi sono direttamente relativi alla produzione di motocicli, e si situa principalmente in Italia, Spagna, Francia, Regno Unito, Germania, Austria e Paesi Bassi. La stagionalità del mercato del motociclo (concentrato in primavera e estate) determina picchi di produzione in alcuni periodi dell'anno, durante i quali i costruttori ricorrono anche a lavoratori stagionali. C'è quindi una richiesta di maggior flessibilità per far fronte alle esigenze temporanee del mercato.

4.3 20 000 di questi impieghi sono relativi alla componentistica, e si situa principalmente in Italia, Spagna, Francia, Regno Unito, Germania, Paesi Bassi e Ungheria.

4.4 105 000 di questi impieghi sono relativi alla vendita e all'assistenza post-vendita. Per la loro natura, tali impieghi sono diffusi in tutta l'UE, anche se Italia, Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Olanda, Grecia, Belgio e Svezia coprono il 92 % di essi.

5. Il contesto economico attuale e le tendenze internazionali

5.1 I dati menzionati in precedenza dimostrano che negli ultimi anni il settore del motociclo è stato molto dinamico con un mercato europeo in crescita che corrispondeva, nel 2007, a oltre 2,7 milioni di veicoli (il parco circolante UE è stimato intorno ai 34 milioni di veicoli). La crisi dell'ultimo biennio ha però causato una riduzione del mercato UE per il 2008 del -7,4 % rispetto al 2007. Particolarmente significativa è stata la riduzione registrata nell'ultimo trimestre del 2008, che è stata del -34 % rispetto al medesimo periodo del 2007. Questa tendenza negativa si è acuita nel primo trimestre del 2009, nel quale le vendite di motocicli hanno fatto registrare una riduzione di -37 % rispetto allo stesso periodo del 2008. I dati ancora provvisori per il 2009 confermano l'andamento negativo del mercato, con una riduzione complessiva del 21 % rispetto al 2008 e del 25 % rispetto al 2007.

5.2 Gli effetti della crisi sono presenti in tutto il settore. Per i costruttori, il calo delle vendite, oltre ad incidere pesantemente sui ricavi, ha comportato una riduzione della produzione per gestire gli *overstocks*. Questa riduzione ha a sua volta causato una contrazione delle ore lavorate, arresti della produzione e un minor ricorso al lavoro stagionale, con una conseguente revisione dei piani industriali a breve e medio termine. In alcuni casi sono state necessarie riduzioni permanenti degli effettivi, fino a -25 %. Alcuni dei costruttori medio-piccoli sono entrati in regime di amministrazione controllata e attualmente sono in vendita, altri hanno addirittura chiuso le proprie attività. Questi sviluppi prefigurano altre ristrutturazioni, anche se risulta difficile prevederne gli effetti sul tessuto economico-sociale, in termini di possibili delocalizzazioni fuori Europa.

5.3 A fronte della contrazione della domanda da parte dei costruttori, anche i fornitori di componenti devono ridurre la produzione, con le conseguenti ricadute occupazionali. Alcuni hanno dovuto cessare l'attività, e allo stato attuale è stimato che circa 10 % dei fornitori del settore siano a rischio di bancarotta. Questa situazione genera costi addizionali anche per i costruttori, che devono affrontare investimenti imprevisi per sostenere i fornitori di componenti, o trovarne altri, addirittura sviluppando nuovi stampi per parti in alluminio o plastica per rispondere alle forniture non più disponibili. Attualmente gli ordini, e i fatturati, sono in contrazione di circa il -40 %. Non è infrequente che per rimanere competitivi molti costruttori si rivolgano a fornitori del Sud-Est asiatico.

5.4 Il settore della distribuzione e dell'assistenza post-vendita, anche per via delle dimensioni ridotte delle aziende (PMI e imprese a conduzione familiare), è pesantemente toccato dalla crisi e dalla riduzione dell'attività. Per esempio, in Spagna si è registrata nel 2008 una riduzione del -25 % dei punti vendita, con il conseguente licenziamento di più di 6 000 persone. Se la tendenza non cambierà, si prevede che tra il 2009 e il 2010 chiuderanno in Spagna circa il 25 % delle imprese e dei concessionari, e il 60 % degli agenti. Gli effetti della crisi sulla rete della distribuzione genera costi addizionali anche per i costruttori, che devono sostenere la rete, in modo da mantenere gli sbocchi per i prodotti e poter sfruttare la ripresa economica, quando ci sarà.

5.5 Il CESE teme che se non saranno sviluppate al più presto politiche mirate di sostegno al settore si potrà registrare una ulteriore, sostanziale perdita di posti di lavoro nel 2010. Inoltre per contribuire al mantenimento dell'occupazione nel settore è necessario sviluppare il «dialogo sociale» favorendo la formazione permanente e la specializzazione dei lavoratori, anche a livello universitario, e nel contempo sostenere una riduzione del lavoro precario.

5.6 Le misure di sostegno a termine della domanda di motocicli sono state, per ora, isolate ed insufficienti. Contrariamente al settore automobilistico, in Europa solo l'Italia ha predisposto celermente un incentivo alla rottamazione, gli effetti del quale sono stati positivi per il mercato italiano e di riflesso per quello europeo, oltre a favorire il ritiro dalla circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti. In Italia si è passati nel primo bimestre 2009 da una situazione iniziale con cali del mercato intorno al -35 % ad una situazione positiva per gli scooter di bassa cilindrata, che hanno beneficiato del contributo di euro 500 previsto per la rottamazione di veicoli obsoleti; rimangono invece in situazione negativa le motociclette e i ciclomotori, con un calo complessivo che supera il -20 %. La Spagna, sebbene dopo mesi di annunci abbia approvato a luglio un incentivo alla rottamazione dei motocicli, non ha ancora proceduto alla sua applicazione, alimentando così di fatto un atteggiamento di attesa da parte del consumatore e quindi frenando ulteriormente gli acquisti (da gennaio a agosto 2009, si è registrata una diminuzione di -52 % per i ciclomotori e di -43 % per le motociclette rispetto allo stesso periodo 2008). Da questo esempio risulta ovvia l'importanza di un quadro normativo europeo che favorisca la stabilità sui mercati nazionali, contribuendo alla fiducia del consumatore.

5.7 Le misure a sostegno della domanda sono certamente vantaggiose per gli utenti, ma non risolvono necessariamente il problema dei componentisti o quelli del comparto moto europeo. In Italia ad esempio il contributo fisso di euro 500 ha favorito in modo esponenziale i piccoli scooter 125 e 150cc importati da Taiwan e venduti con listini tra euro 1 500 e euro 2 000 e in misura minore la produzione europea con listini più alti, mentre non è servito a sostenere la domanda delle moto intermedie con listini tra euro 6 000 e euro 8 000. I componentisti europei non ne hanno avuto nessun beneficio in quanto non forniscono i produttori asiatici. Per assicurare un beneficio all'insieme del settore, appare necessario predisporre misure di

sostegno della domanda volte ad assicurare un contributo che cresca parallelamente all'aumento del listino dei veicoli incentivati, in particolare per quelli contraddistinti da soluzioni avanzate in termini di impatto ambientale ridotto e di sistemi di sicurezza avanzati.

5.8 È urgente agevolare l'accesso ai finanziamenti per le imprese UE attive nel settore, così che possano sostenere le spese aggiuntive generate dalla crisi e continuare ad investire in ricerca, sviluppo e innovazione (costruttori e componentisti congiuntamente); e questo per rimanere competitive puntando su qualità e innovazione e per produrre veicoli sempre più ecologici e sicuri.

6. Prospettive future per il settore: sfide e opportunità

6.1 Qualora i risultati negativi del primo semestre dovessero confermarsi per l'insieme del 2009, l'intero settore soffrirà, nel 2010, di una riduzione della propria capacità di credito presso le banche. Anche in caso di una ripresa imminente, le capacità di investimento e di Ricerca & Sviluppo saranno ridotte, con effetti negativi a medio termine e quindi un'accentuata fragilità delle imprese, con possibili ulteriori ripercussioni sull'occupazione.

6.2 Nell'ultimo decennio, dall'introduzione nel 1999 dello standard Euro 1 a quelli applicati presentemente, il settore ha conseguito un'importante riduzione delle emissioni inquinanti, che è stata dell'ordine di -90 % per CO e HC e di oltre -50 % per il NO_x. Anche per quanto riguarda la riduzione dell'inquinamento acustico si sono ottenuti risultati incoraggianti; il settore è tuttora impegnato nel suo insieme (comprese le associazioni di consumatori) nell'obiettivo di ottenere ulteriori miglioramenti, conseguibili principalmente su strada attraverso l'uso esclusivo di scarichi omologati e una guida maggiormente eco-compatibile. Per quanto riguarda la sicurezza, il settore ha dato prova di innovazione con una serie di sistemi avanzati di frenata, che sta diffondendo progressivamente sulle diverse tipologie di motocicli, inclusi i veicoli di nuova architettura quali i tricicli e i quadricicli.

6.3 La Commissione sta preparando una proposta di regolamento sui motocicli, che è attesa nei primi mesi del 2010. Sebbene sia necessario continuare a fare progressi in tema ambientale e di sicurezza, è fondamentale, nel contesto economico attuale, evitare cambiamenti dirompenti e tenere conto delle reali capacità del settore e delle dimensioni dei suoi attori. Per quanto riguarda i nuovi standard Euro, è necessario proporre obiettivi realizzabili dal settore, con un'applicazione graduale che rispetti le tempistiche imposte da progettazione, industrializzazione e mercato. Nel nuovo regolamento, è auspicabile che si privilegi un approccio che permetta al settore di capitalizzare sulla propria capacità di innovazione, garantendogli un grado di flessibilità che tenga conto della congiuntura e dell'ampia diversità dei prodotti (per caratteristiche tecniche e mercato), in particolare per la diffusione dei sistemi di frenata avanzati. L'industria ha già presentato proposte in tal senso alla Commissione, per la parte ambientale e della sicurezza stradale.

6.4 I costruttori «tradizionali» sono esposti, e lo saranno sempre più, specie nel contesto economico attuale, a una concorrenza *low cost/low quality* proveniente in particolare dal Sud-Est asiatico, segnatamente per quanto riguarda i motocicli di piccola e media cilindrata, sui quali i margini sono ridotti. Da indagini effettuate, risulta che spesso questi prodotti importati non sono conformi all'omologazione europea e presentano rischi per la sicurezza del consumatore e per l'ambiente. Dai controlli effettuati su campioni di motocicli cinesi importati nell'UE sono risultati casi di non conformità dovuti a spazi di frenata fino al 35 % superiori a quelli previsti dai requisiti di omologazione UE, nonché a emissioni inquinanti fino a 20 volte superiori. Vi sono anche problemi legati alla contraffazione di veicoli o parti di veicoli di produzione europea da parte di costruttori delle economie emergenti, nonché alla falsificazione di certificati di conformità da parte di imprese commerciali che importano veicoli non conformi nell'UE. In una fascia del mercato UE molto sensibile al prezzo, per assicurare che vi sia una concorrenza leale, è necessaria una maggiore sorveglianza in sede di omologazione e sui mercati, con accurati controlli della «conformità della produzione» da parte delle autorità competenti e/o dei servizi di verifica tecnica sui veicoli messi in vendita onde verificarne la conformità al tipo omologato e il rispetto della proprietà intellettuale.

6.5 I costruttori «tradizionali» sono invece premiati dal consumatore per il design, la qualità dei loro prodotti e il loro grado di innovazione e di sicurezza. Questo si verifica per i veicoli d'alta gamma di piccola e media cilindrata, e in particolare per i veicoli di alta cilindrata, ad alto valore aggiunto, che si distinguono per le soluzioni tecniche adottate e dove il marchio è importante. Questi prodotti soffrono di più nel contesto economico attuale. La maggiore diffusione di veicoli tecnologicamente avanzati, quali ad esempio i veicoli ibridi ed elettrici che iniziano ad apparire sul mercato, dipenderà in larga parte dal sostegno del settore pubblico e quindi dalla capacità generale di superamento della crisi attuale.

6.6 Un'attenzione particolare si richiede per gli accordi di libero scambio, per assicurare che la liberalizzazione dei dazi doganali tra l'UE e i paesi del Sud-Est asiatico porti benefici ad ambedue le parti, eliminando altresì le barriere non tariffarie (ad esempio, il divieto di circolazione in Cina di moto di cilindrata superiore ai 250cc), che costituiscono gravi problemi per gli esportatori europei.

6.7 Per affrontare le sfide attuali, come già avvenuto nel passato, i costruttori europei devono continuare sulla via delle ristrutturazioni, fusioni ed acquisizioni, sviluppando ulteriori cooperazioni che portano ad una massimizzazione delle sinergie possibili.

6.8 La sopravvivenza dei componentisti europei è essenziale per mantenere la specificità delle produzioni distintive europee, che sono riconosciute dagli utenti come esclusive. Occorre cioè evitare che si ripeta quanto accaduto, per esempio, al settore ciclo, dove si è assistito alla sparizione dei fornitori di componenti importanti, come ad es. i telai, con il risultato che oggi l'Europa dipende dalla Cina per poter assemblare le biciclette.

6.9 I componentisti europei non sono in grado di fronteggiare una concorrenza sul prezzo, e devono necessariamente puntare sull'innovazione, sullo sviluppo di progettazione in comune con i costruttori per realizzare economie di scala - quando possibile - e su un effettivo partenariato che garantisca il flusso di ordini tra costruttori e fornitori per l'alto di gamma.

6.10 Un approccio simile a CARS21, specifico al settore del motociclo nel suo insieme, è auspicabile per affrontare al meglio queste sfide, sostenere la competitività del settore e tutelare l'occupazione.

6.11 I fondi per la ricerca nel 7PQ possono contribuire a questi obiettivi, privilegiando le aziende che producono in Europa e che si servono della filiera europea. A questo scopo una piattaforma di ricerca dedicata al settore del motociclo porterebbe un contributo fondamentale - in particolare per le PMI - attraverso la partecipazione a consorzi per stabilire priorità di ricerca, analogamente a quanto avviene per il settore dell'auto.

6.12 La Commissione ha recentemente presentato un piano d'azione per la mobilità urbana, che ha tra i suoi vari obiettivi quello di fluidificare il traffico, caratteristica insita nel motociclo. Il settore del motociclo è stato reso vulnerabile dalla crisi, ma beneficerà nel lungo periodo dei bisogni crescenti di veicoli alternativi a basse emissioni per una mobilità più sostenibile, in particolare nelle città, a condizione che le difficoltà economiche attuali possano essere superate nel medio periodo senza danni irrimediabili.

Bruxelles, 18 marzo 2010

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Mario SEPI