



## Assemblea Pubblica ANFIA

Una politica industriale sull'automotive per vincere le sfide tecnologiche e normative del settore

Roma, Grand Hotel Plaza - 4 dicembre 2018

### Relazione del Presidente Paolo Scudieri

Autorità, Signore e Signori, cari associati e colleghi di ANFIA,

permettetemi, prima di iniziare i lavori, di condividere con voi l'emozione del mio essere qui oggi, scelto dalla nostra assemblea per presiedere e rappresentare il settore automotive italiano. Mi impegnerò a farlo con onore e con passione, quella innata che ho per le auto e per il nostro settore.

E' sotto gli occhi di tutti l'ottimo lavoro fatto in questi anni sotto la guida di Aurelio, che approfitterò per ringraziare personalmente e a nome di tutti gli associati. Sarà questo il punto di partenza da cui voglio iniziare questo importante percorso, sentendomi parte di una squadra che può vantare esperienze e competenze come quelle dei colleghi del Consiglio Direttivo appena eletto, ma soprattutto può contare sulla serietà e la professionalità del team che quotidianamente lavora in ANFIA.

La nostra associazione quest'anno compie 106 anni, si può dire che è la memoria storica della nostra industria. Ha unito sotto lo stesso tetto una filiera lunga ed eterogenea come quella automotive, composta da costruttori di ogni tipo di veicolo, componentisti di ogni fase e prodotto e i migliori car designer italiani, le menti creative dell'ancora indiscusso stile italiano. ANFIA ci ha visto nascere, crescere, a volte cadere, trovando sempre la forza e la voglia di innovare per rialzarci e continuare a mantenere alta la competitività dell'industria automotive italiana. Gli scenari della mobilità futura ci porteranno nei prossimi anni ad affrontare sfide tecnologiche che impongono cambiamenti dirompenti e il ruolo di ANFIA vuole essere ancora una volta quello di accompagnare e supportare la filiera per poterle affrontare al meglio.

Qualche numero del nostro settore, a livello italiano e a livello europeo, perché noi ci sentiamo parte integrante dell'Europa. In Italia siamo più di 5.000 imprese, con un fatturato che supera i 100 miliardi di Euro e rappresenta il 6% del PIL. Impieghiamo nella produzione circa 260.000 addetti diretti e indiretti che rappresentano più del 7% degli occupati del settore manifatturiero. **Contribuiamo al gettito fiscale per oltre 74 miliardi** e siamo il settore industriale che investe di più in ricerca ed innovazione, quasi 1,7 miliardi in Italia e 53 in Europa, la metà investita dalle aziende della componentistica.

Componentistica che nel nostro Paese rappresenta un settore d'eccellenza. Ha saputo fronteggiare la crisi che ha portato al ridimensionamento della produzione domestica, diversificando il portafoglio clienti e mantenendo alta la sua competitività grazie all'export (nel 2017 le esportazioni valgono oltre 21 miliardi e il saldo attivo vale 5,7 miliardi). Il comparto, da solo, genera da anni un avanzo commerciale positivo, con un saldo medio annuo dal 2007 al 2017 di oltre 6,4 miliardi.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Per quanto riguarda la produzione, siamo stati negli ultimi anni il settore trainante della ripresa - lo scorso anno abbiamo segnato un +4,4%, mentre la produzione industriale complessiva +3,6% - ma quest'anno stiamo assistendo ad un rallentamento. Nel 3° trimestre l'andamento di tutto il settore automotive è stato negativo e il risultato dei primi 9 mesi è calato dello 0,6%. Nel 2018 risultano in compressione ordini e fatturato soprattutto per quanto concerne il mercato interno, mentre sempre positivo è il risultato dei mercati esteri (la quota delle esportazioni sul prodotto rimane sopra il 65%).

In termini di volumi produttivi annui dei soli autoveicoli, dopo il trend positivo dal 2015 al 2017, questi primi 9 mesi segnano un -3,8%. E' un dato che ci preoccupa.

Oggi produciamo tra il 30 e il 40% dei veicoli prodotti in Spagna, Francia e Gran Bretagna; dobbiamo tornare ad essere un Paese con volumi produttivi come i nostri competitor. Bisogna tornare a mettere al centro dell'agenda politica la crescita del tessuto industriale italiano, con la sua capacità di generare posti di lavoro e sostenere la crescita del sistema Paese. Occorre agire su quei fattori di produzione che per troppo tempo hanno creato un gap di competitività tra il fare impresa in Italia o negli altri Paesi europei.

Questo è il primo messaggio che vogliamo dare oggi al Governo. **L'industria merita un posto centrale nel programma di un Paese: non c'è crescita sociale e occupazionale senza la creazione di condizioni favorevoli per il rafforzamento e l'ampliamento del tessuto imprenditoriale italiano.** Quali prospettive offriremo ai nostri giovani in cerca di futuro se non progettiamo insieme un percorso di sviluppo industriale ed economico?

Nonostante i maggiori costi dell'energia, il cuneo fiscale, i tempi incerti della giustizia e la burocrazia dilagante, siamo la seconda manifattura in Europa. Viene spontaneo chiederci dove potremmo arrivare se ci fosse un'equivalenza competitiva. La Spagna, negli ultimi anni, ha fatto scelte di politica fiscale ed industriale che hanno prodotto risultati eccellenti. Noi più di altri Paesi possiamo vantare cultura imprenditoriale, capacità di fare sistema ed una naturale predisposizione alla creatività e all'innovazione che ci consentirebbero di raggiungere risultati ben più significativi di quelli attuali.

Analizzando il rapporto che nei maggiori Paesi europei c'è tra la produzione e il mercato di auto vediamo che in Germania e in Spagna a fronte di una nuova immatricolazione si producono rispettivamente 1,64 e 1,86 auto. In Francia il rapporto è 1 a 0,83, mentre in Italia il rapporto è 0,38 auto prodotte per ogni auto immatricolata.

**C'è un enorme potenziale di crescita interna su cui dobbiamo investire.**

Il primo passo in questa direzione è certamente l'impegno che FCA ha preso per i plant produttivi in Italia e delle cui indicazioni e localizzazioni dei modelli, avremo modo di parlare in tavola rotonda. Per tutta la filiera questo impegno è fondamentale, perché nello scenario ipercompetitivo che si prospetta di fronte a noi, per continuare ad avere una filiera della componentistica solida e robusta da un punto di vista organizzativo e finanziario, non si può prescindere dall'aver una produzione significativa in Italia, perché è anche dalla stretta collaborazione tra Costruttore e componentista che si creano le innovazioni e gli sviluppi tecnologici.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it) -  
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)  
[www.anfia.it](http://www.anfia.it)

Diamo ora uno sguardo al mercato, anche questo dopo 3 anni consecutivi di crescita, si contrae. Nei primi 10 mesi le immatricolazioni sono calate del 3%, con un dato che in questo momento storico è estremamente significativo: **-11% di immatricolazioni di auto diesel.**

Il Diesel rappresenta ancora nel nostro Paese oltre il 50% del mercato, è una tecnologia europea eppure sta pagando a duro prezzo la demonizzazione politica dell'Europa, attuata a livello locale attraverso blocchi e limitazioni alla circolazione che spesso, senza una attenta analisi sulle emissioni, includono anche le motorizzazioni di ultima generazione.

Continua, invece, la crescita dei carburanti alternativi, di cui da tempo siamo il primo mercato in Europa. Positivo il dato di crescita delle ibride plug-in e delle elettriche, anche se queste ultime continuano ad avere una quota di mercato irrisoria, pari allo 0,3%. Estremamente positiva, per quanto riguarda i veicoli commerciali e industriali, la crescita del CNG e dell'LNG. La filiera italiana è leader indiscussa su queste tecnologie ed è importante evidenziare che il mercato sta già riconoscendo **il ruolo chiave che il gas naturale ha nella transizione energetica**; speriamo se ne accorga presto il legislatore europeo.

In questo momento in cui le emissioni di CO<sub>2</sub> sono al centro del dibattito politico e sociale da cui quotidianamente emergono dati contrastanti, permetteteci di guardare i dati da un punto di vista diverso rispetto a molti, evidenziandovi gli importanti risultati di riduzione che il nostro settore ha raggiunto negli anni, e che troppo spesso non sono sufficientemente considerati.

**Sul totale delle emissioni in Europa, le auto incidono per circa l'8% e i veicoli industriali poco meno.** Entrambi i settori, singolarmente e congiuntamente, pesano meno di altri, eppure appariamo sempre come gli unici responsabili dei cambiamenti climatici. Dal 1995 ad oggi i nostri prodotti hanno migliorato le loro prestazioni emissive del 36% e si sta lavorando senza sosta per arrivare agli obiettivi del 2020, impiegando il migliore capitale umano e ingenti investimenti finanziari, ma tutti **questi sforzi non sempre sono positivamente evidenziati.**

E' quello che sta di nuovo succedendo con le 2 nuove proposte di riduzione della CO<sub>2</sub> al 2030 per auto, veicoli commerciali e industriali. In entrambe le proposte, i legislatori europei stanno negoziando obiettivi irragionevoli nei tempi e nei modi, e che rischiano di penalizzare fortemente la principale forza industriale europea.

Assurdi quelli intermedi al 2025, considerati i tempi di sviluppo dei prodotti. Illogica ed incoerente con il principio europeo della neutralità tecnologica, l'imposizione di quote di mercato dei veicoli elettrici, considerato soprattutto il punto di partenza.

Analizzando solo il settore auto, ad oggi la quota di mercato italiana è lo 0,3%: immatricoliamo 1 auto elettrica ogni 404 auto. Per poter raggiungere gli obiettivi della regolamentazione, gli scenari che abbiamo condiviso con UNRAE e Federauto prevedono un parco circolante di veicoli elettrici che, a seconda della percentuale di riduzione che il Trilogo stabilirà, dovrebbe essere al 2025 tra 1.200.000 e 1.400.000 unità, e al 2030 dai 3.400.000 ai 4.300.000.

**Numeri veramente importanti, che sottintendono un cambio radicale, non solo della nostra produzione, ma anche e soprattutto del mercato e delle abitudini di acquisto dei cittadini,** storicamente basate su convenienza economica (quasi il 90% delle auto vendute in Italia costa meno di 30.000€) e sulla disponibilità infrastrutturale.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

L'accettazione delle nuove tecnologie da parte dei consumatori è un fattore che i Costruttori non possono controllare, richiede il coinvolgimento di più soggetti e a nostro avviso non può, a questo punto, prescindere dalla realizzazione delle infrastrutture di ricarica. La Direttiva DAFI stabilisce che il rapporto necessario tra il numero di veicoli e le colonnine deve essere 10 a 1 e, ad oggi, sono fortemente carenti, sia in Europa che in Italia.

Se la strada verso la mobilità a zero emissioni è ormai tracciata e richiede all'industria investimenti e obblighi che, se non raggiunti, comporteranno pesanti sanzioni economiche per i Costruttori, ci aspettiamo un impegno concreto alla realizzazione delle infrastrutture. E lo chiediamo oggi a gran voce ai rappresentanti di Governo che, in Europa, si sono espressi a favore di obiettivi estremamente ambiziosi, raggiungibili solo con un mercato prettamente elettrico, seppur consapevoli di rappresentare un Paese leader nella produzione delle altre tecnologie.

Noi, come sempre, siamo pronti a rimetterci in gioco per affrontare le nuove sfide. Ma la filiera ha bisogno del tempo necessario per riconvertirsi, ha bisogno di lavorare in un quadro di condizioni abilitanti in grado di garantire l'efficacia dei suoi sforzi.

Per questo è importante **sviluppare la rete infrastrutturale e non incentivare oggi l'acquisto di veicoli elettrici** che favorirebbe solo una élite di cittadini. La transizione non sarà semplice e ogni ostacolo sarà un aggravio che si inserisce, tra l'altro, in un complesso contesto geopolitico.

Non dimentichiamo, infatti, che si stanno modificando gli scenari del commercio europeo e internazionale. Le continue minacce statunitensi sui dazi e le politiche sanzionatorie dirette ed indirette rischiano di impattare in maniera significativamente negativa sulle nostre transazioni commerciali a livello globale.

Sulla Brexit nutriamo grandissime preoccupazioni data l'altissima intensità di scambi commerciali con il Regno Unito. L'auspicio è che all'esito dei negoziati si possa contare su un quadro regolatorio chiaro e armonizzato per preservare la continuità di flusso di beni alla frontiera, evitando barriere tariffarie e burocratiche.

In questo quadro così complesso, riteniamo essenziale il lavoro sinergico tra il mondo imprenditoriale e quello pubblico-privato.

Bisogna favorire la crescita dimensionale delle aziende e accompagnare i processi di aggregazione. E per questo sarà fondamentale proseguire la collaborazione con società come Sace e Simest e continuare ad attivare strumenti finanziari come il Fondo Strategico Italiano e il Fondo Italiano di Investimento, che hanno già, in questi anni, investito nella filiera aiutandola a crescere sui mercati internazionali e supportato le nostre aziende nei loro processi di crescita ed innovazione.

L'innovazione è una delle leve fondamentali della nostra crescita, dev'essere supportata in ogni modo. Così come il capitale umano, sulla cui formazione non dobbiamo mai smettere di investire, rafforzando la collaborazione tra imprese, ITS ed Università per affrontare la rivoluzione del nostro settore con la garanzia che l'offerta formativa risponda alla sempre crescente domanda di nuove figure professionali.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Ma torniamo a programmare il nostro futuro. E guardiamo alle 2 grandi sfide tecnologiche che oggi vogliamo affrontare insieme, per iniziare a costruire un percorso condiviso che faccia leva sulla nostra forza industriale.

Due premesse che per ANFIA sono necessarie:

- 1) la decarbonizzazione può e deve essere affrontata senza trascurare l'apporto immediato che possono dare tutte le motorizzazioni
- 2) elettrificazione, non significa solo auto elettrica, ma tutte le diverse forme di ibridazione come il mild e il full hybrid.

La regolamentazione sta forzando l'industria a mettere in atto una radicale trasformazione in tempi record.

Mirafiori sarà la prima piattaforma full BEV per l'applicazione sulla 500, la transizione italiana inizierà da qui.

Ma dobbiamo **gestirla in modo intelligente e graduale**, perché non possiamo sottovalutare il fatto che oggi il 41% della nostra manodopera diretta è impiegata nella produzione di auto a combustione interna e dei loro motori, e che, come ben visibile anche ad un occhio meno esperto, i veicoli elettrici sono costituiti da meno componenti e da una tecnologia meno complessa.

Nel percorso che ci accingiamo ad intraprendere, occorre innanzitutto prevedere un supporto per lo **shifting tecnologico** delle aziende legate alla produzione di soli componenti per le motorizzazioni tradizionali. Bisogna **individuare i «vuoti» della filiera** per sviluppare in Italia attività manifatturiere legate all'elettrificazione e ai servizi di mobilità. Ed infine, dobbiamo **valorizzare le competenze che la nostra filiera ha già sviluppato**. Cito solo le eccellenze che già abbiamo nello sviluppo di motori elettrici per auto supersportive, nella produzione di inverter e sistemi di controllo potenza, statori e rotori, o nei sistemi di monitoraggio attivo delle batterie.

Sull'altra grande sfida globale che il nostro settore deve affrontare, concedetemi con orgoglio di ritornare per un momento all'Assemblea ANFIA dello scorso anno, nella quale avevamo lanciato l'idea "Borgo 4.0".

Abbiamo lavorato intensamente per dimostrare la bontà e l'unicità della nostra idea: **sperimentare in ambiente reale le tecnologie legate allo sviluppo delle nuove forme di mobilità autonoma, connessa e sostenibile**, creando il primo esempio in Italia di laboratorio di sperimentazione tecnologica in diversi campi applicativi complementari.

Abbiamo finalmente l'opportunità di realizzare il progetto partecipando al programma "Campania 2020 - Mobilità sostenibile e sicura", per il quale la Regione ha stanziato 50 milioni di Euro di risorse POR FESR 2014/2020 per supportare attività di innovazione delle filiere di eccellenza.

L'auspicio di ANFIA e degli altri promotori è che la filiera automotive, lavorando sinergicamente con il mondo accademico e con le istituzioni, sia fautrice di un nuovo umanesimo e leader della realizzazione di questo grande progetto, che, con le sue ricadute scientifiche, tecnologiche ed occupazionali, porterà innovazione e competitività.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it) -  
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)  
[www.anfia.it](http://www.anfia.it)



Abbiamo organizzato l'assemblea di oggi per confrontarci con il Governo sul futuro della mobilità e della nostra industria, spero che queste riflessioni siano state in grado di mostrare chi siamo e che cosa ci aspetta.

A malincuore stiamo assistendo al depotenziamento di misure importanti come l'iperammortamento e, addirittura, alla perdita del superammortamento e del credito d'imposta per ricerca e innovazione, strumenti che riteniamo fondamentali per il rilancio del settore industriale.

Ma siamo ottimisti. Con serena propositività, lasciamo al Governo le nostre prime proposte di politica industriale, con l'augurio di poterle sviluppare insieme per vincere le sfide tecnologiche e normative del settore.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it) -  
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)  
[www.anfia.it](http://www.anfia.it)