



Assemblea Pubblica ANFIA

Le sfide dell'automotive tra storia, realtà e futuro

Stabilimento FCA di Melfi - 25 novembre 2019

Relazione del Presidente Paolo Scudieri

Signor Presidente del Consiglio, Governatore, Autorità, rappresentanti delle nostre istituzioni, care colleghe e cari colleghi,

a tutti voi il mio più caloroso ringraziamento per essere qui. Siamo particolarmente grati al Premier, per aver voluto anche quest'anno onorarci della sua presenza, che sentiamo e speriamo sia segno di attenzione istituzionale verso uno dei settori più importanti del nostro Paese. Grazie Presidente.

Un ringraziamento doveroso al Presidente Elkann, che oggi non è potuto essere qui, e al padrone di casa Pietro Gorlier, per l'ospitalità e per il messaggio che, insieme, abbiamo voluto dare organizzando la nostra assemblea annuale in questo stabilimento, una scelta che forse ci ha consentito di avere meno presenze perché logisticamente poco agevole, ma le associazioni, come le imprese, non devono fare la cosa più semplice, devono fare quello che è giusto. In questo momento storico, essere tutti insieme qui a Melfi, in una regione che vive di automotive, in questo stabilimento in cui saranno prodotte le prime vetture italiane elettrificate, e nel quale è nata, grazie alla tenacia di Alfredo Leggero, la "Plant Academy", per creare e condividere conoscenze di supporto allo sviluppo del business automotive, è, a nostro avviso, un forte messaggio di unità d'intenti per il settore e per il Paese. Unità che la presenza di Gerrit Marx vuole rafforzare, perché automotive non significa solo auto.

A questo proposito, permettetemi di spendere qualche parola su ANFIA, sulla sua storia e sulla sua rappresentanza, perché in questo anno in cui con orgoglio ho guidato questa associazione, nonostante l'ampiezza di rappresentanza della filiera automotive, ho avuto l'impressione che il nostro perimetro fosse poco comprensibile.

Quest'anno cade il 120° anniversario dalla fondazione di Fiat e il 107° di ANFIA, che dal 1912 lavora al fianco delle imprese italiane del settore automotive per rappresentarle, supportarle, purtroppo, ultimamente, per "difenderle". Una presenza concreta, fatta di azioni e di servizi volti ad accrescere la competitività del nostro tessuto produttivo, in Italia e nel mondo. Nella nostra storia abbiamo affrontato i momenti dolorosi e traumatici dei periodi bellici in cui siamo anche stati chiusi dal regime fascista, i periodi di prosperità ed euforia degli anni '50 e '60, in cui il boom economico ha generato il fenomeno della motorizzazione di massa, i difficili anni '70, con le tensioni nelle fabbriche e le crisi petrolifere, il nuovo millennio, con la recessione degli anni 2008/2011 e i giorni nostri, scanditi da incertezze e preoccupazioni sul futuro.

Anche noi, come le imprese, abbiamo dovuto e abbiamo saputo riposizionarci e reinventarci con servizi e attività in linea con il mutamento dello scenario e delle esigenze dei nostri associati. Abbiamo incrementato la base associativa, risultato importante in questo periodo storico in cui i corpi intermedi faticano ad avere ancora il ruolo di guida delle istanze industriali verso le



istituzioni, nazionali ed internazionali. E' per questo che negli ultimi anni abbiamo rafforzato la nostra presenza e collaborazione con le associazioni internazionali OICA, ACEA, CLEPA, CLCCR, per poter rappresentare in Europa e nel mondo il valore della filiera italiana.

Filiera che parte dai car designer e dalle aziende di ingegneria applicata al settore, per poi passare alle tantissime imprese che producono parti e componenti, ai costruttori ed allestitori di veicoli. Sono settori che hanno mercati, regolamentazioni, necessità e problematiche completamente diverse tra loro, ma sono convinto che questa eterogeneità sia la nostra forza, perché ci permette di avere una visione a 360° sul mondo dei trasporti e sullo sviluppo integrato della nuova mobilità di persone e merci e del tessuto industriale loro connesso.

Permettetemi di salutare e ringraziare i miei Vice Presidenti, figure chiave per la rappresentanza di settori così importanti e diversi tra loro: **Silvio Angori, Neopresidente del gruppo Carrozzeri e Progettisti**, per il suo entusiasmo e impegno nel rilanciare questo gruppo che vuole diventare sempre più un bacino di know-how e competenze al servizio di tutta la filiera. Questo perché il design (inteso come stile e progettazione insieme) sarà sempre più un fattore di distinzione, soprattutto con le nuove tecnologie che cambieranno la user experience dell'oggetto auto. Saluto anche **Massimo Repetto, Presidente del Gruppo Costruttori** e **Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti**, che stanno gestendo con grande capacità e dedizione le attività dei due Gruppi.

Il fattore comune delle nostre associate è che producono e danno lavoro nel nostro Paese. E' per questo che la nostra prima mission è quella di lavorare affinché il fare impresa in Italia non sia una cosa complessa.

Per le nostre associate seguiamo da vicino tutte le tematiche che trasversalmente interessano la produzione industriale, l'efficienza energetica, l'ambiente, la sicurezza sul lavoro (a breve partirà anche un importante Tavolo di lavoro con INAIL). Tutti macrotemi densi di rischi e opportunità, che le imprese che devono affrontare per assicurare la compliance normativa e mantenere alta la loro competitività. Dal supporto agli investimenti innovativi, alla finanza sostenibile, al nuovo codice delle "crisi di impresa" - su questo punto, come settore, dobbiamo fare molta attenzione, perché con la nuova regolamentazione vi è poca autonomia, snellezza e velocità delle procedure, che appaiono pesantemente burocratizzate da organismi collegiali che mal si conciliano con il dinamismo e l'operatività aziendale; inoltre, si rischia di penalizzare il nostro settore, che, ahimè, potrebbe, nei prossimi anni, affrontare momenti difficili. Forse, Presidente Conte, si potrebbe prevedere che, in caso di conclamata crisi di un settore, lo stesso possa temporaneamente godere di una deroga.

Ultimamente, stiamo lavorando tanto per sensibilizzare imprese e istituzioni sul ruolo fondamentale che le produzioni del settore automotive possono svolgere in ottica di economia circolare. E' cosa poco nota, ma le produzioni di tantissimi dei nostri componenti sono fatte con materiali riciclati, dagli scarti sartoriali al pet.

Puntiamo, da sempre, sull'internazionalizzazione delle nostre aziende, con attività e azioni volte a supportare le piccole e medie imprese nel trovare nuovi sbocchi all'estero (cito, ad esempio, solo nell'ultimo anno, la fruttuosa partnership con gli uffici Acquisti di Hyundai, il recente seminario sul Marocco con il Ministro dell'Industria, a cui farà seguito una missione industriale nel 2020 in cui incontreremo gli Uffici Acquisti di Renault e PSA, le attività di



accrescimento delle competenze della filiera, come il recente lancio dell'Academy di General Motors a Torino per l'area EMEA, per cui l'azienda ha voluto ANFIA come partner strategico.

Forniamo da anni alle imprese corsi di formazione, sia in aula che in azienda, su temi che abbracciano le pratiche più in uso nel settore automobilistico mondiale ovvero: le **metodologie** (es. FMEA, Lean Six Sigma etc.), i **sistemi di gestione** (es. IATF 16949, della cui task force ANFIA è membro fondatore e partecipa costantemente alle riunioni internazionali) e i **sistemi di valutazione del processo produttivo** (quello di FCA e quello dei costruttori/componentisti tedeschi, il VDA 6.3).

Seguiamo quotidianamente le politiche locali, nazionali ed europee sui trasporti e la mobilità, privata, pubblica e delle merci. La sensibilità che portiamo sempre nel dialogo con le istituzioni, è che tutte le scelte politiche, dagli obiettivi di riduzione della CO₂ dei veicoli, agli accessi alle ztl, hanno impatti diretti sulla produzione nazionale. E' quindi fondamentale che, nel massimo rispetto dei ruoli istituzionali, soprattutto in questo momento di transizione produttiva, ci sia una stretta collaborazione tra i decisori pubblici e gli attori industriali, per disegnare insieme un percorso di sistema.

Lo diciamo consci e forti dei numeri del settore produttivo italiano: siamo quasi 6.000 imprese, con un fatturato che supera i 105 miliardi di euro e rappresenta il 6,2% del PIL. Impieghiamo nella produzione circa 260.000 addetti diretti e indiretti, che rappresentano più del 7% degli occupati del settore manifatturiero, il 70% dei quali lavora nella produzione di motori, parti e componenti.

Sulla filiera della componentistica, da diversi anni fiore all'occhiello del settore e del Paese, concedetemi qualche numero di dettaglio: più di 2.200 imprese, circa 160.000 addetti diretti e 50 miliardi di euro di fatturato, 38 miliardi di euro di import-export e 6,8 miliardi di euro di saldo attivo. Sono numeri importanti, che, purtroppo, stanno già iniziando a vacillare a causa della nuova regolamentazione che ha imposto ai Costruttori europei di abbandonare le tecnologie di cui sono leader. Cito solo qualche numero di cronaca recente: la Mahle, azienda torinese che produce componenti per motori diesel, ha annunciato chiusura ed esubero di 450 lavoratori, la Bosch ha annunciato 600 esuberi nello stabilimento di Bari, che opera nel settore diesel e, in ultimo, l'annuncio di 750 possibili esuberi negli stabilimenti toscani della Continental (ora Vitesco). Non so se possiamo dire che la crisi è già iniziata, ma solo da queste notizie contiamo quasi 1.800 possibili esuberi derivanti dalla transizione tecnologica.

Nell'ultimo anno, assistiamo ad un calo medio di oltre il 5% della produzione di autoveicoli dei major market europei, in peggioramento nella prima metà del 2019. Questo trend negativo riguarda, in particolare, il comparto delle autovetture diesel, per via della demonizzazione politica di questa tecnologia che ha determinato un calo pesante delle vendite, e ha prodotto confusione e incertezza nei cittadini.

I Costruttori hanno dovuto rivedere le loro strategie e la riduzione della produzione di auto diesel sta portando i primi effetti anche nell'indotto, a cui appartengono le aziende citate prima. In passato, di fronte ai cali produttivi domestici, la filiera della componentistica ha saputo diversificare il portafoglio clienti, facendo leva sull'alta competitività delle nostre imprese, dirottando una parte crescente delle loro produzioni all'export e rappresentando da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale. Nonostante i cali produttivi in

Europa, l'export di componenti ha tenuto fino al 2018, mentre i dati del primo semestre di quest'anno registrano un calo del 2% che ha ridotto l'avanzo commerciale, per ora comunque ancora positivo, per un valore di 3,5 miliardi di euro.

Oggi siamo ad un punto di svolta per il settore: occorre la massima attenzione, visto anche il peso sociale che le nostre imprese rappresentano.

A proposito del peso del nostro settore, pochi giorni fa abbiamo pubblicato la nostra analisi sul carico fiscale sulla motorizzazione. Anche nel 2018, i dati mostrano una crescita delle entrate dal nostro settore, 9,4 miliardi di euro derivanti dall'acquisto di veicoli, 6,78 dal possesso, e la voce maggiore relativa all'utilizzo, con oltre 60 miliardi. Nel complesso, gli automobilisti versano ogni anno nelle casse dello Stato quasi 77 miliardi, il 15,8% delle entrate complessive. La domanda che vogliamo porre oggi è: quanti di questi soldi vengono reinvestiti per la tanto auspicata decarbonizzazione del settore trasporti, per il miglioramento della qualità dell'aria, per lo shift modale, per la mobilità a basse emissioni o anche per la transizione della filiera industriale?

Come se non bastasse, anche quest'anno, nel disegno di legge di Bilancio, si colpiscono il settore auto e gli automobilisti, come fossimo un bancomat. La previsione di un innalzamento della tassazione sull'auto aziendale in fringe benefit, anche se declinata su tecnologie o fasce emmissive, è semplicemente una nuova tassa che pagheranno i lavoratori dipendenti e le aziende, che a nostro avviso avrà anche effetti controproducenti in termini ambientali, perché colpisce quella parte del mercato che più supporta lo svecchiamento del parco circolante. Portare avanti questa misura significherebbe fare un enorme passo indietro, allontanandosi ulteriormente dagli standard europei, con un'auto aziendale italiana in generale già penalizzata in termini di detraibilità e di deducibilità.

Ricordiamo, infatti, che siamo già il Paese con il regime fiscale aziendale meno vantaggioso, l'unico, tra i 5 Major europei, ad avere un'IVA detraibile al 40% e non al 100%. Inoltre, l'Italia è penalizzata dal punto di vista del costo ammortizzabile. Infatti, a fronte di un costo ammortizzabile pari al 100% per Germania e Spagna, o di un costo massimo intorno a 18.200 euro in Francia e UK, l'Italia può ammortizzare solamente un 20% di 18.000 euro, ovvero 3.600 euro. Questo vuol dire, per esempio, che, in caso di acquisto di un'auto aziendale al prezzo netto IVA di 20.000 euro, per la Germania e la Spagna il costo finale è pari a zero, per Francia e UK il costo è inferiore a 2.000 euro, mentre per le aziende italiane il costo è praticamente pari al prezzo netto IVA iniziale.

C'è da dire che non è un caso se, nei Paesi europei in cui la fiscalità dell'auto aziendale è più vantaggiosa, l'età media del parco è decisamente più bassa e le tecnologie a zero o a basse emissioni hanno una maggiore capillarità di mercato, visto che quello aziendale è il canale principale di immissione sul mercato di queste vetture. Negli altri Paesi europei, soprattutto in Germania, l'auto aziendale consente una veloce movimentazione del mercato, favorendo il rinnovo del parco con auto di ultima generazione più efficienti e più sicure. Il 50% delle auto in circolazione in Germania hanno standard emissivi Euro 5 e 6.

E' per questo che, di concerto con le altre associazioni di settore e con i sindacati, chiediamo a gran voce il ritiro della misura. Presidente, quest'anno, ci supporti.



Un ultimo numero, forse il più importante: 1,8 miliardi di euro è la spesa annua che il settore investe in ricerca e innovazione. Il 18% di tutta la spesa del settore manifatturiero. Siamo il 1° settore privato per investimenti in ricerca ed innovazione.

Come associazione, abbiamo dedicato gli ultimi anni a cercare strumenti di supporto all'innovazione per le nostre imprese. Ci siamo messi in gioco direttamente nei progetti del Distretto trasporti e logistica in Campania, abbiamo partecipato ai lavori europei di definizione degli IPCEI Batterie e Veicoli autonomi e connessi, e lavoreremo su quello Idrogeno. Speriamo che anche il Governo italiano faccia la sua parte finanziandoli.

Abbiamo contribuito ai lavori di scrittura del Programma nazionale di ricerca e innovazione e per la prossima programmazione quadro europea, perché i programmi dei prossimi anni saranno fondamentali per supportare le imprese nelle loro attività di ricerca ed innovazione.

Ci siamo candidati come soggetto gestore della piattaforma tecnologica mobilità sostenibile finanziata da Regione Campania, dove, proprio in questi giorni, stiamo presentando il progetto borgo 4.0. Vi accennerò solamente i numeri del partenariato che abbiamo messo insieme per la realizzazione di questo grande progetto, strategico per il settore, per il territorio e per il Paese.

Questa è la realtà nazionale in cui operiamo. Ricordiamoci, però, che il nostro è un settore globale, che deve guardare al mondo per essere al passo con i trend tecnologici e che purtroppo, data la sua importanza, è fortemente influenzato dagli equilibri geopolitici, in questo momento poco stabili.

Tra la transizione tecnologica e le guerre commerciali e politiche, sembra giungere all'orizzonte automotive una tempesta perfetta.

Siamo ancora in attesa dei provvedimenti ufficiali di Trump sui dazi auto e componenti UE, che potrebbero avere impatti fortemente negativi sulle nostre transazioni commerciali. Siamo in prima linea nelle interlocuzioni dirette con i vertici dell'Amministrazione di Trump - ho parlato anche direttamente con Pompeo e sono confidente che la soluzione che verrà adottata non ci danneggerà, attendiamo fiduciosi.

La Brexit, con la pressante minaccia di un "no deal". Si prospettano miliardi di euro di dazi, che impatterebbero negativamente sugli scambi commerciali oltremarcati. Ricordo che, per l'Italia, la Gran Bretagna è il terzo mercato di destinazione di parti e componenti per autoveicoli e il quarto per quanto riguarda le autovetture.

Queste minacce di politica commerciale si inseriscono in un quadro di mercato debole: forti preoccupazioni arrivano dalla Cina, di cui si è arrestata la spinta di crescita. Da inizio anno, il mercato auto è calato a doppia cifra, con una discesa anche delle auto elettriche, alla luce di una politica di incentivazione, varata qualche mese fa, meno favorevole. Come abbiamo visto, anche in Europa il mercato dell'auto sta vivendo un grande momento di incertezza e quello che preoccupa di più è il calo della Germania.

Una tempesta perfetta o anche un Armageddon??

Ho voluto mostrarvi questo spezzone video non solo perché Armageddon, figurativamente, è la battaglia decisiva, quella che il settore automotive combatterà per i prossimi anni. Ma per le analogie concettuali che ho riscontrato nei messaggi e che oggi, in veste di Presidente della

filiera automotive, voglio rivolgere al «leader della nostra nazione»: negli oltre 100 anni nel nostro settore, ciascuna tappa della scalata alla scienza, ogni singola avventurosa frontiera tecnologica vinta, tutte le conquiste che hanno portato la società moderna a richiedere la mobilità come diritto garantito, sono state possibili grazie alle imprese che con coraggio hanno investito e trovato i mezzi tecnologici per affrontare le sfide.

Oggi, ci troviamo ad affrontare la più spaventosa delle prove, in un quadro incerto e difficile come quello descritto fin qui.

Non ci stancheremo di ripetere che oggi, più che mai, è fondamentale fare sistema, per poter, insieme, imprese ed istituzioni, guidare il futuro della nostra industria e del nostro Paese.

Noi, come ANFIA, abbiamo iniziato il percorso commissionando a Roland Berger uno studio che analizzi il posizionamento e la capacità di trasformarsi della nostra filiera rispetto all'elettrificazione e alla guida autonoma.

La nostra forza e le nostre competenze sono sempre state molto forti sui componenti più di tipo tradizionale dei veicoli, ad esempio trasmissioni, sistemi frenanti, sistemi di thermal management, ma anche sul motore elettrico e sui sistemi di controllo ADAS, chiamati in questa slide "legacy modules". Le aziende che operano in questi settori si possono supportare integrando l'expertise riconosciuta nella meccanica con le skill dell'elettronica, favorendo l'aggregazione e facendo leva sull'attitudine italiana nel problem solving e nell'heritage (es. Design) per offrire soluzioni di nicchia.

Purtroppo, dobbiamo registrare un posizionamento più debole su alcune tecnologie innovative che rappresentano il futuro dell'automotive e, quindi, opportunità di business per gli alti fatturati prospettici che possono offrire (chiamate "unexplored modules" nella slide). Mi riferisco, ad esempio, alle tecnologie sulle batterie, ai sensori e software per la guida autonoma, oppure alla cybersecurity. In questo caso, per sviluppare una filiera competitiva e in grado di far evolvere anche il sistema Paese al passo dei nostri principali Paesi competitor, occorre sviluppare una vera e robusta politica di attrazione di investimenti di aziende leader in queste tecnologie, dove l'atterraggio delle aziende in Italia deve essere poi seguito da continue attività di "retention" sul territorio, affinché gli investitori esteri rimangano là dove hanno investito.

E la prima regola è garantire loro la "certezza" di tutto ciò che viene offerto e promesso quando si insediano. Sembra una cosa banale, ma non sempre è successo e continua a succedere.

Importante anche lavorare insieme per favorire l'acquisizione di tecnologie in Paesi ad alta intensità di innovazione e scarsa manifattura, come, ad esempio, in Israele, dove come ANFIA stiamo da tempo presenti per aiutare le nostre associate in ciò che mi piace chiamare "scouting tecnologico".

Vorrei soffermarmi, ora, in particolare sul processo di elettrificazione, visto che oggi siamo qui, dove dopo potrete vedere con i vostri occhi i primi frutti di questa transizione.

Questo primo step della transizione necessita assolutamente di un piano nazionale di politica industriale che preveda tempi e strumenti a supporto di questa rivoluzione, che, giova ripetere, è una forzatura regolamentare. Le istituzioni europee (supportate anche dal Governo e dai

parlamentari italiani), hanno individuato nella mobilità elettrica la scelta prioritaria, imponendo obiettivi di riduzione della CO₂ ambiziosissimi, sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti.

L'Europa ha scelto un percorso senza fare una ricognizione puntuale dei punti di forza e di debolezza, delle minacce e opportunità delle possibili ricadute di tale scelta sul suo tessuto industriale, che, ricordiamo, conta oltre 12 milioni di dipendenti. I nostri principali competitor hanno già iniziato il percorso di collaborazione istituzionale: la Francia ha firmato un patto di filiera con le imprese, la Germania, che aveva stanziato oltre un miliardo di euro per la diffusione della mobilità elettrica, ha nei giorni scorsi incrementato lo stanziamento, per supportare la sua più grande industria.

La nostra non è una semplice richiesta di aiuto, è un progetto di reindustrializzazione e accompagnamento alla transizione produttiva, ed un sostegno per i tanti «pezzi» di industria italiana che dovranno cambiare pelle, reinventarsi, o anche solo trasformarsi, poter continuare a esistere e dare lavoro a centinaia di migliaia di persone.

Insieme alle filiere industriali a noi connesse, e che saranno di riflesso toccate dalla nostra transizione, abbiamo già sviluppato una strategia comune di rilancio del settore, elaborato un piano di politica industriale e identificato 5 ambiti di azione con le prime proposte di policy.

Tutti insieme le abbiamo presentate al Tavolo automotive istituito presso il MISE, ma Presidente, gli impatti della nostra transizione hanno ramificazioni in tantissimi ambiti: sarebbe opportuno un coordinamento governativo unitario, per far sì che le politiche industriali sposino quelle ambientali, quelle sociali e dei trasporti.

La transizione, del resto, non riguarda solo le auto. L'elettrificazione è un tema centrale anche nel trasporto pubblico, dove il piano strategico della mobilità sostenibile punta, in primis, su questa tecnologia per i servizi urbani, mentre il metano DEVE continuare ad essere la tecnologia alternativa al diesel per i servizi extraurbani.

Stesso discorso vale per i truck, dove l'elettrificazione non è pensabile né futuribile. Nel trasporto merci, il metano in forma liquefatta, LNG, tecnologia sulla quale gli italiani sono stati precursori e tutt'oggi leader, è il presente su cui puntare. Mentre l'idrogeno è senza dubbi il futuro.

Un futuro che inizia per H, come homemade. Perché, a mio avviso, l'Italia, oggi, deve puntare su questa tecnologia, perché ha tutte le carte in regola per sfruttare risorse e competenze nazionali, e dare vita, in tempi brevi, a una filiera rivoluzionaria e sostenibile, che sia leader a livello globale.

Presidente, con certezza affermo qui che le proposte che abbiamo portato all'attenzione del Governo non sono settoriali, ma di sistema. Sono interventi che avranno impatti positivi sull'economia e sul tessuto industriale e sul benessere sociale del nostro Paese.

Per non perdere tempo prezioso, abbiamo già coinvolto attori fondamentali come CDP, per l'individuazione degli strumenti e per la loro possibile attuazione rapida e coordinata.

Non sprechiamo altro tempo... #guidiamoilfuturo.