

Torino, 16 novembre 2020

Presentazione Studio ANFIA - Roland Berger “Il futuro del settore automotive”

Traccia dell'intervento di Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA

L'impatto della pandemia su produzione, ordinativi e fatturato.

Per l'industria automobilistica del nostro paese, l'emergenza legata alla pandemia ha rappresentato un fattore di perturbazione senza precedenti, giunto inaspettato all'inizio di un 2020 già partito sottotono per via di diversi elementi di incertezza sia in contesto internazionale che europeo (dalla Brexit alle tensioni commerciali tra USA e Cina, per citarne un paio). Nel primo semestre 2020, la produzione industriale automotive italiana è scesa quasi del 40% (39,6%), con 238.000 autoveicoli prodotti in meno e l'impressionante stock di 450.000 veicoli generato dalla chiusura delle concessionarie.

Guardando nello specifico alla componentistica, nello stesso semestre sia gli ordinativi che il fatturato sono diminuiti di oltre il 30%, con una flessione più forte sul mercato interno che sui mercati esteri.

Per quanto riguarda il mercato auto italiano, questo ha chiuso il 2019 in linea con il 2018. Nel primo semestre 2020, le perdite ammontano a 500.000 unità immatricolate in meno rispetto al primo semestre 2019 (-46%). L'emorragia si è finalmente bloccata ad agosto in cui il mercato è stato flat, a settembre abbiamo assistito ad un incremento del 10% mentre è tornato stabile a Ottobre grazie alle misure di sostegno alla domanda introdotte con il decreto-legge Rilancio e con il decreto-legge Agosto.

Il progressivo 2020 è a -30% e si prevede una chiusura d'anno a -27% (ovvero 1,4 milioni di immatricolazioni).

L'export e le implicazioni internazionali

In proposito, l'export della componentistica automotive italiana - comparto che vanta un saldo positivo della bilancia commerciale da oltre 20 anni - dopo aver chiuso il 2019 con una lieve flessione (-2,3%) dopo 4 anni consecutivi in crescita, ha subito nel primo semestre 2020 una contrazione del 28%, seppur mantenendo un saldo positivo di 2,4 miliardi di euro. Il trade (import ed export) del comparto ha segnato un tracollo nei 3 mesi del lockdown (marzo, aprile e maggio), con un picco negativo ad aprile, in particolare con i 6 principali Paesi partner dell'Italia (Germania, Francia, Spagna, Polonia, USA e UK) e con problematiche interruzioni delle catene di fornitura.

Questo perché la filiera automotive è complessa e profondamente integrata a livello internazionale, ma soprattutto europeo. Ricorderete il grido d'allarme lanciato durante la fase di lockdown dai produttori tedeschi, che chiedevano di far ripartire la componentistica italiana per poter riavviare i propri stabilimenti di assemblaggio, a riconferma che dietro l'auto tedesca - e di tutto il mondo - c'è tanta Italia!

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Le stime per fine 2020

Il terzo trimestre è comunque in netto recupero rispetto al secondo (+142%). L'indice della fabbricazione di autoveicoli, a +19,7%, riporta infatti il terzo segno positivo da inizio 2020 dopo quello di luglio (+3,4%) e di agosto (+5,9%). **È in recupero la produzione di autovetture: +36% nel mese (-34,5% nei primi 9 mesi, periodo in cui il totale autoveicoli prodotti è a -29%). Sono in recupero ordinativi, fatturati ed export della componentistica.**

Ciononostante, il calo del fatturato per l'intero sistema produttivo automotive italiano nel 2020 potrebbe superare il 25%.

Il calo medio atteso del fatturato delle imprese della componentistica è invece stimato al 20% circa a fine 2020.

La cosa che preoccupa è la velocità di recupero di questa perdita di fatturato che potrebbe avvenire in non meno di 3 anni.

Il contesto è quindi quello di una grave crisi che va ad innestarsi su un settore che, già prima della pandemia, stava attraversando la più grande rivoluzione della sua storia, con sfide tecnologiche, industriali e sociali che richiedono un velocissimo processo di riconversione.

Obiettivi dello studio

Con lo studio che ci accingiamo a presentare, ci siamo voluti dotare di uno strumento in grado di orientare la definizione di misure di politica industriale stabili e concretamente efficaci, da concertare con le istituzioni e la platea più allargata degli stakeholder, e delineate per aiutare il settore a superare le incertezze della transizione tecnologica, per assicurare alla filiera produttiva un'adeguata presenza industriale su scala internazionale e vantaggio competitivo nel futuro.

Partendo dalla classificazione della filiera in base ai "mestieri della supply chain", abbiamo voluto comprenderne il posizionamento rispetto ai nuovi trend tecnologici con l'analisi dei cambiamenti che la attraversano - ad esempio l'ingresso di nuovi player e di nuovi profili della supply chain (integratori di sistema) - e con una valutazione del patrimonio di competenze delle aziende. Questo con l'intento di disegnare un ideale scenario di medio-lungo termine identificando le opportunità aperte dalla transizione nei principali domini tecnologici dell'auto: powertrain, chassis, interiors, exteriors, electronics.

Dall'analisi, sono quindi emersi i fattori critici su cui i fornitori automotive devono puntare per affrontare con successo la trasformazione.

Da ultimo lo studio vuole essere di stimolo ad Anfia stessa per costruire un posizionamento futuro al passo con l'evoluzione del mondo automotive, cambi di paradigma destinati ad avere un forte impatto anche sul ruolo e sul modello della Rappresentanza.

Considerazioni e conclusioni

In questo scenario, è necessario e non più rinviabile disegnare una strategia di riconversione low/free carbon della filiera Automotive in grado di ricomprendere i diversi settori coinvolti, i numerosi fattori determinanti per la transizione e i molteplici ambiti di intervento possibili.

In questo senso le risorse del Recovery plan possono e devono supportare il rilancio del nostro settore, strategico per l'economia italiana in termini di generazione di PIL e di occupazione diretta ed indiretta.

ANFIA sta lavorando da tempo con i Ministeri competenti e le nostre istituzioni affinché le proposte di politica industriale che brevemente descriverò vengano inserite nel recovery plan in fase di definizione.

In questo contesto una risorsa chiave per la filiera è senza dubbio rappresentata dal capitale umano che deve essere in grado di “dominare” le nuove tecnologie. Bisogna agire velocemente sulla formazione delle nuove competenze necessarie per far fronte allo sviluppo dei nuovi trend tecnologici, ed alla riqualificazione delle figure professionali attualmente impegnate nel settore che dovranno adeguarsi a tali cambiamenti (reskilling). E lavorare in stretta sinergia con il mondo accademico per disegnare l’evoluzione dell’offerta di servizi formativi con indirizzi di studio (ordini secondario e universitari) coerenti con le esigenze del settore (upskilling).

L’aggregazione aziendale, la convergenza delle competenze e degli operatori deve, inoltre, rappresentare una priorità per creare soggetti industriali in grado di sfruttare economie di scala, che siano competitivi in ambito internazionale.

Lo sviluppo delle tecnologie elettrificate, dell’idrogeno, così come connettività ed automazione dei veicoli, evidenziano la necessità nel breve periodo di un intensificarsi delle attività di Ricerca, Sviluppo e Innovazione, per favorire a livello domestico lo sviluppo di queste tecnologie. In quest’ottica fondamentale sarà il finanziamento governativo e la partecipazione delle imprese italiane ai grandi progetti comuni di interesse europeo (IPCEI Batterie 1 e 2, ma anche IPCEI Idrogeno e IPCEI veicoli puliti, autonomi e connessi), ai prossimi programmi di Horizon Europe e ovviamente al Programma Nazionale Ricerca 2021-2027, che può e deve rappresentare per il settore automotive pilastro centrale di un piano per la crescita della filiera. Vanno poi sviluppati e finanziati progetti di smart mobility e di sperimentazione in ambiente reale delle nuove tecnologie, magari implementando progetti importanti come il Borgo 4.0, che come ANFIA abbiamo promosso e stiamo portando avanti con imprese ed università.

Ed una partita importante dovremo giocarla sull’idrogeno. Come paese e come filiera, non possiamo permetterci di perderla, perché abbiamo tutte le competenze e le capacità per diventare leader tecnologici, anche nella sua applicazione nel trasporto pesante, sia di merci che di passeggeri. Costruttori e componentisti ci credono e ci stanno già lavorando, l’auspicio è che alle parole del Governo, seguano investimenti e sostegno allo sviluppo industriale e tra pochissimi anni anche al mercato, visto che nel 2023 arriveranno i primi camion e autobus ad idrogeno.

In una strategia complessiva di rilancio del settore Automotive, l’incentivazione all’acquisto delle nuove tecnologie è leva fondamentale per lo sviluppo di un mercato in fase di start up e la cui affermazione è fattore propedeutico per la crescita produttiva nazionale ed il rafforzamento competitivo della filiera italiana.

Ma in questo particolare momento storico, l’intervento a sostegno della domanda anche per tecnologie a basse emissioni non elettrificate, può essere importante sia per dare una mano al mercato che sta risentendo gli effetti della seconda ondata di COVID, che per supportare ed accelerare il rinnovo del parco, anche alla luce della procedura di infrazione appena aperta nei confronti del nostro paese e per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del Piano nazionale energia e clima.

La prosecuzione ed il rifinanziamento di queste misure, insieme all’adozione di un piano strategico nazionale per il rilancio del settore automotive sono gli interventi prioritari da affrontare immediatamente nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, sfruttando le risorse europee del recovery fund per la transizione verde.