

Torino, 21 ottobre 2021

Presentazione Osservatorio sulla componentistica automotive italiana - ed. 2021

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

Buongiorno a tutti,

un ringraziamento, anche da parte mia, a tutti gli utenti collegati che hanno deciso di seguire questa presentazione online e ai nostri partner nella realizzazione dello studio, Camera di commercio di Torino e Università Ca' Foscari Venezia, un gruppo che lavora insieme ormai da 6 anni. Quest'anno la pubblicazione - che nel 2020 era stata integrata con un supplemento d'indagine svolto nell'estate per capire quale fosse l'impatto della recente crisi Covid sulle imprese e alle loro reazioni - torna alla struttura classica suddivisa in tre parti.

La prima, che riguarda i **macro-trend dell'industria automotive globale nel 2020 e progressivo 2021** e che coincide con il capitolo 1 è stata curata da ANFIA.

Oltre a evidenziare le ripercussioni economiche della crisi pandemica a livello globale e il clima di incertezza che continuano a condizionare il commercio mondiale e anche le tendenze del comparto automotive, vengono presi in esame gli ulteriori fattori di perturbazione emersi lo scorso anno e ancora presenti nel 2021: **la crisi delle materie prime e della logistica e lo snodo della Brexit**. I prezzi di acciaio e materie prime plastiche stanno continuando a registrare forti aumenti (per l'acciaio intorno al 300% in più rispetto alla fase pre-covid), con ricadute pesanti sui componentisti del settore e, a cascata, sugli OEM.

Altrettanto se non più pesante è la **crisi dei semiconduttori**, che ha periodicamente imposto blocchi e rallentamenti alla produzione, con relativi ritardi nelle consegne e conseguenti riflessi sui risultati di mercato - ricordo che il mercato auto italiano, a settembre, ha registrato un ulteriore peggioramento del trend discendente in corso da giugno e ANFIA ha recentemente rivisto al ribasso le previsioni di chiusura d'anno, a circa 1.500.000 immatricolazioni, l'8,5% in più rispetto al 2020 e il 21,8% in meno rispetto al 2019, nonostante il supporto degli incentivi. A proposito di questi ultimi, ci auguriamo che si delinei, già con la legge di Bilancio 2022, una prossima programmazione delle misure di sostegno alla domanda coerente con un piano strategico complessivo di accompagnamento del settore nella transizione ecologica e su un orizzonte temporale pluriennale, così da garantire maggiore continuità al mercato, evitando l'erogazione "a singhiozzo" e il conseguente "effetto attesa".

Secondo gli analisti, lo shortage di microchip provocherà una contrazione della produzione mondiale di autoveicoli almeno fino al 2023. Tra il 2021 e il 2022 si rischia una perdita di 13,5 milioni di vetture in termini di produzione globale (5 milioni di nuove auto nel 2021 e 8,5 milioni nel 2022). Per il 2023 si stima un'ulteriore contrazione della produzione automobilistica di 1 milione di veicoli, ma nel corso dell'anno si dovrebbe assistere a una graduale normalizzazione delle forniture.

In più continua ad essere difficile e costoso trovare **container** per i trasporti, mentre la **Brexit** ha determinato, per le imprese attive negli scambi commerciali con UK, un incremento dei costi amministrativi e per le Case auto presenti in loco, una tendenza alla delocalizzazione.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nel nostro Paese, la produzione dell'industria automotive nel suo complesso ha registrato un rialzo del 57,7% primo semestre 2021 rispetto al difficile primo semestre 2020, ma, a confronto con Gennaio-Giugno 2019, risulta in flessione dell'8,2%. Il trend di crescita della produzione automotive italiana iniziato a marzo 2021, si è tuttavia interrotto ad agosto, quando l'indice ha segnato una variazione tendenziale negativa dell'1,8% rispetto ad agosto 2020, che aveva chiuso in calo a doppia cifra (-14,4%).

Guardando alla componentistica, nello stesso semestre il fatturato è risultato in crescita di oltre il 50%, con un rialzo maggiore per la componente interna rispetto a quella estera.

Si assiste a una ripresa anche per l'export della componentistica. Nel 2020 segnato dalla crisi Covid, quest'ultimo è calato del 15,3%, per un valore di 18,7 miliardi di Euro, il 4,3% del totale esportato dall'Italia, in presenza di una bilancia commerciale rimasta positiva per 5,5 miliardi di Euro. A gennaio-giugno 2021, l'export della componentistica automotive vale 11,45 miliardi di Euro (contro gli 8,2 miliardi dello stesso periodo del 2020) con un saldo positivo di 3,06 miliardi (2,4 nel primo semestre 2020).

Chiudo segnalando un tema molto interessante analizzato nello studio, ovvero l'impatto dell'operazione Stellantis sulle imprese partecipanti all'indagine. Senza voler anticipare i dettagli di quanto emerso da quest'ultima, tengo a sottolineare le nuove opportunità aperte da questo scenario per le imprese fornitrici, che ovviamente comporta la pianificazione di investimenti e progetti di innovazione per mantenere alto il proprio livello competitivo nel rapporto con un player globale più forte e internazionalizzato di prima.

In conclusione, una riflessione sui temi di medio termine che caratterizzano fin d'ora il contesto in cui le nostre imprese si stanno muovendo: l'**accelerazione verso l'elettrico imposta dal "Fit for 55"** e gli interventi del PNRR per favorire la transizione ecologica.

Di fronte alla possibilità di un'ulteriore accelerazione di questa transizione, che rischia di mettere al bando i motori 'tradizionali' a partire dal 2035, pur confermando l'impegno della filiera produttiva per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione perseguiti, riteniamo essenziale assicurarle un percorso realisticamente realizzabile e un'attenuazione degli impatti sociali ed occupazionali. Come ANFIA proponiamo quindi di fissare un target al 2030 del -45% e di prevedere la definizione dei target al 2035 e al 2040 in occasione della revisione del 2028, così da poterne valutare la fattibilità secondo lo stato di avanzamento della rete infrastrutturale e della risposta del mercato e secondo il livello di penetrazione della quota rinnovabile nel mix energetico europeo, passi avanti che ci auguriamo nel frattempo saranno stati fatti grazie all'implementazione degli interventi del PNRR.

Vi ringrazio e passo la parola a Francesco Zirpoli.