



European
Automobile
Manufacturers
Association



VDA

Verband der
Automobilindustrie



Comunicato Stampa

I leader europei del settore automotive uniti nel dire “no” ad una Brexit senza accordo

- I rappresentanti europei del settore automotive prevedono conseguenze catastrofiche in caso di Brexit senza accordo.
- Il libero scambio commerciale è cruciale per garantire il successo del settore, profondamente integrato a livello pan-europeo.
- L'applicazione delle tariffe WTO sulle vetture e sui van potrebbe costare 5,7 miliardi di Euro all'industria e ai consumatori sia europei che britannici.
- Il settore chiede che l'opzione di una Brexit senza accordo venga eliminata, al fine di salvaguardare il futuro dell'automotive in Europa.

Lunedì 23 settembre 2019 – Appena un mese prima che la Gran Bretagna lasci l'Unione Europea, l'industria automotive del continente si unisce nella richiesta di evitare una Brexit senza accordo.

Le principali organizzazioni europee che rappresentano i produttori di veicoli e i loro componenti, ACEA (l'associazione europea dei costruttori di autoveicoli), CLEPA (l'associazione europea delle aziende della componentistica) e 21 associazioni nazionali tra cui CCFA (l'associazione francese dei costruttori di autoveicoli), VDA (l'associazione tedesca dell'industria automotive) ed SMMT (l'associazione inglese dell'industria automotive), hanno unito le forze per rimarcare l'impatto che una Brexit senza accordo avrebbe su uno degli asset economici più preziosi dell'Europa.

L'industria automotive è uno dei settori di maggior successo dell'Unione Europea e contribuisce alla crescita e al benessere del continente producendo 19,1 milioni di veicoli l'anno e impiegando 13,8 milioni di persone nel settore allargato – uno su 16 della forza lavoro dell'UE.¹ Questo grazie alla natura profondamente integrata dell'industria, che ha cercato di massimizzare i benefici del mercato unico e dell'unione doganale a vantaggio di tutte le imprese in tutta l'UE.

I leader dell'industria europea avvertono oggi che le ripercussioni di una Brexit senza accordo su questo settore vitale saranno gravi. L'uscita della Gran Bretagna dall'UE senza accordo determinerebbe un cambiamento sismico nelle condizioni commerciali, con miliardi di euro di tariffe che minacciano di avere un notevole impatto sulle scelte e la convenienza dei consumatori da un lato e dall'altro della Manica. La fine del commercio senza barriere potrebbe portare ad un'interruzione dannosa del modello operativo “just-in-time” dell'industria, con il costo di un solo minuto di interruzione della produzione nel Regno Unito pari a 54.700 euro (50.000 sterline).² Parallelamente, le tariffe WTO sulle vetture e sui van potrebbero aggiungere 5,7 miliardi di euro (5 miliardi di sterline) al conto complessivo del commercio di autoveicoli EU-UK³, alzando i prezzi per i consumatori in caso i produttori non riescano ad assorbire i costi addizionali. I produttori del settore ritengono che quest'interruzione e questi costi debbano essere evitati e che occorra fare tutti gli sforzi possibili per arrivare a un ritiro regolato del Regno Unito dall'UE.

Christian Peugeot, Presidente di CCFA, ha dichiarato: *“La Brexit non è solo un problema britannico, siamo tutti coinvolti all’interno della filiera automotive europea e anche oltre. Sia come esportatori verso il mercato britannico, sia come produttori locali – e ricopriamo entrambi i ruoli – saremo inevitabilmente, colpiti in maniera negativa”.*

Bernhard Mattes, Presidente VDA, ha affermato: *“La Brexit ci rammarica. Il Regno Unito è un player pienamente integrato nella catena del valore dell’industria automotive tedesca. Più di 100 impianti di produzione e centri di ricerca e sviluppo situati in Gran Bretagna provano il nostro impegno verso il mercato britannico come un mercato chiave dell’UE. Nella visione dell’industria automotive tedesca, quindi, dev’essere fatto tutto il possibile per mantenere la libera circolazione delle merci, dei servizi e il libero movimento di capitali e di lavoratori tra il Regno Unito e l’UE. Al tempo stesso, riconosciamo che il mercato interno e la coesione dell’UE27 sono una priorità e una pre-condizione.*

“L’industria automotive europea e britannica hanno bisogno di un commercio senza attriti e sarebbero enormemente danneggiati da dazi aggiuntivi e oneri amministrativi su veicoli e componenti. Di conseguenza, il Regno Unito e l’Unione Europea dovrebbero adottare tutte le misure necessarie ad evitare una Brexit senza accordo”.

Mike Hawes, Amministratore Delegato di SMMT, ha detto: *“L’automotive europeo è profondamente integrato e i benefici di un commercio libero e senza attriti hanno aiutato il nostro settore a diventare uno dei più preziosi asset dell’Europa, portando miliardi all’economia e offrendo sostentamento a milioni di persone in tutta l’UE. Una Brexit senza accordo avrebbe un impatto immediato e devastante sull’industria, compromettendone la competitività e causando danni gravi e irreversibili. I negoziatori di Gran Bretagna e Unione Europea hanno la responsabilità di lavorare insieme per trovare un accordo o rischiare di distruggere un pilastro vitale delle nostre economie”.*

Erik Jonnaert, Segretario Generale di ACEA, ha dichiarato: *“Il libero commercio è cruciale per mantenere il successo di un’industria europea dell’auto fortemente integrata, che conta 230 stabilimenti di assemblaggio e produzione in tutta l’UE. La Brexit avrà un notevole impatto negativo sul settore automotive e un’uscita senza accordo aggraverebbe parecchio queste conseguenze, causando enormi sconvolgimenti ad un’industria così vitale per l’economia europea. Anche la ripetuta necessità di pianificare e implementare misure di emergenza per far fronte a una Brexit non regolamentata è altamente deleterio per i nostri membri. L’industria automotive europea chiede, pertanto, a tutte le parti di scongiurare nel più breve tempo possibile uno scenario “no-deal”.*

Sigrid de Vries, Segretario Generale del CLEPA, ha affermato: *“L’industria automotive europea opera attraverso catene di fornitura globali altamente integrate. Un singolo veicolo è composto da circa 30.000 parti, molte delle quali attraversano i confini più volte. Un commercio privo di barriere e attriti, al pari della certezza normativa, è vitale. La Brexit ha un effetto negativo su tutti questi aspetti. Una Brexit senza accordo, sarebbe seriamente dannosa per l’industria dei fornitori di componenti sia in Europa che in Gran Bretagna e deve assolutamente essere evitata”.*

L’automotive europeo è fortemente integrato, con catene di fornitura che attraversano molti Paesi. Una Brexit senza accordo porterebbe immediatamente la Gran Bretagna a non essere più parte degli accordi commerciali dell’UE e di regimi preferenziali con 30 Paesi tra cui Turchia, Sud Africa, Canada, Giappone e Corea del Sud, e i contenuti dei prodotti dei fornitori britannici non contribuirebbero più a determinare il contenuto di origine dell’UE ai fini delle norme in materia di origine. Questo renderà potenzialmente ancora più difficile per i Costruttori europei accedere alle condizioni preferenziali degli accordi commerciali pattuiti dall’UE. Inoltre, una Brexit senza accordo renderebbe immediatamente il mercato europeo più piccolo e potenzialmente meno appetibile per i partner commerciali internazionali.

In questo momento di altissima competizione globale e di trasformazione tecnologica, i costruttori dell'industria automotive europei e britannici necessitano di una conclusione della Brexit che mantenga il commercio libero e senza attriti, che permetta loro di continuare ad investire, produrre e vendere in modo competitivo e che incoraggi la collaborazione tecnologica oltre i confini. Questo guiderà l'innovazione futura, porterà benefici ai consumatori, alle società e alle economie di tutta Europa. Con questa posta in gioco, è nell'interesse di tutte le parti evitare una Brexit senza accordo e arrivare ad un'uscita regolata della Gran Bretagna dall'UE.

Mario Armero, Vice Presidente Esecutivo di ANFAC, ha detto: *“La Spagna è principalmente un esportatore netto di veicoli verso l'Unione Europea. L'industria spagnola dell'automotive vende due terzi della sua produzione fuori dai propri confini. Il Regno Unito è uno dei maggiori mercati di destinazione di queste vendite e, da quando è stata votata la Brexit, le esportazioni sono calate in maniera esponenziale. L'istituzione di tariffe e barriere commerciali ci preoccupa, mina la competitività delle nostre fabbriche e lo sviluppo delle nostre filiere fortemente integrate. Una Brexit senza accordo peggiorerebbe ulteriormente questo commercio e danneggerebbe l'intera filiera produttiva, in Spagna come in Europa”.*

Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA, ha dichiarato: *“La Gran Bretagna è il terzo mercato di destinazione di parti e componenti per autoveicoli e il quarto per quanto riguarda le autovetture ed è quindi rilevante per l'industria italiana, specialmente per i fornitori di componenti, che rappresentano un importante interlocutore per i Costruttori locali. L'introduzione di nuove tariffe doganali, lunghe pratiche burocratiche e un'impennata dei prezzi avrebbero soltanto un effetto devastante sull'industria automotive sia italiana che britannica”.*

Mattias Bergman, Amministratore Delegato di BIL Sweden, ha affermato: *“Sia la Svezia che la nostra industria automotive credono fermamente nel libero scambio, perché un mercato senza barriere è cruciale affinché l'industria automotive continui a contribuire alla crescita della società e dell'economia dell'intera Europa. La Brexit è già di per sé negativa per l'industria e un'uscita senza accordo aggiungerebbe rischi considerevoli e avrebbe un grosso impatto negativo non solo sull'industria ma anche su tutta l'Europa”.*

Claude Cham, Presidente di FIEV, ha detto: *“In un momento in cui l'economia globale rallenta, con volumi in ribasso per la nostra industria e il nostro intero ecosistema è focalizzato sulla grande sfida rappresentata dalla nuova mobilità, una Brexit senza accordo porterebbe un significativo fardello senza dare alcun valore, sia per gli stati, che per i cittadini che per l'industria. Il buon senso ci dice che la competitività globale è direttamente collegata alle dimensioni di un mercato di cui la Gran Bretagna nell'Unione Europea è di primaria importanza. Questo è addirittura più importante per lo stesso Regno Unito, che si vedrebbe di fatto estromesso da uno dei più grandi mercati a livello internazionale. Una Brexit senza accordo avrebbe un impatto anche sulla capacità dell'Europa di rispondere alle sfide ambientali e la sua leadership globale in questo ambito, indebolendo il suo mercato interno”.*

Fredrik Sidahl, Amministratore Delegato di FKG, ha dichiarato: *“L'Unione Europea, fondata sulla pace, è diventata negli anni una vera regione dell'industria automotive. Per la Svezia in quanto parte dell'UE ed estremamente dipendente dall'export, l'UE è il mercato principale. Tra tutti gli stati dell'UE, la Gran Bretagna è uno dei nostri mercati chiave per gli autoveicoli e i loro componenti e dobbiamo con ogni mezzo evitare una Brexit senza accordo per la Svezia, ma anche per l'Europa. L'automotive, il flusso delle forniture e dei programmi di ricerca sono strettamente legati e un divorzio tra la Gran Bretagna e l'Unione Europea cambierebbe radicalmente tutto questo in peggio”.*

Luc Chatel, Presidente PFA, ha affermato: *“La Brexit avrà un enorme impatto su tutto il settore automotive in Francia, sia sui Costruttori che sui componentisti. L'impatto sarà diretto in termini di tariffe, pratiche doganali, logistica, decisioni sulla localizzazione industriale etc. E ci sarà anche un impatto indiretto, come per tutti i settori economici, a causa del prevedibile declino della crescita europea”.*

Alfred Franke, Presidente SDCM, ha detto: “Una Brexit senza accordo, in aggiunta ai preoccupanti sintomi di rallentamento dell’economia mondiale, alle tensioni commerciali tra gli Stati Uniti e la Cina e alle sfide che il nostro settore deve affrontare, potrebbero portare ad un serio declino nell’industria automotive europea – una delle industrie più importanti dell’UE. Per questo ogni sforzo dovrebbe essere fatto per assicurare che l’uscita della Gran Bretagna dall’UE sia preceduta da un accordo appropriato, che ci protegga da una potenziale catastrofe”.

Le 23 Associazioni dell’Automotive firmatarie includono:

- **ACAROM** – Romanian Association of Automobile Builders <https://acarom.ro>
- **ACEA** – European Automobile Manufacturers Association www.acea.be
- **AFIA** – Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry www.afia.pt
- **AIA** – Czech Automotive Industry Association www.autosap.cz
- **ANFAC** – Spanish Association of Car and Truck Manufacturers www.anfac.com
- **ANFIA** – Italian Association of the Automobile Industry www.anfia.it
- **AUTIG** – Danish Automotive Trade & Industry Federation www.autig.dk
- **BIL SWEDEN** – Swedish Association of Automobile Manufacturers and Importers www.bilsweden.se
- **CCFA** – Committee of French Automobile Manufacturers www.ccfa.fr
- **CLEPA** – European Association of Automotive Suppliers www.clepa.eu
- **FEBIAC** – Belgian Federation of Automobile and Motorcycle Industries www.febiac.be
- **FIEV** – French Federation of Vehicle Equipment Industries www.fiev.fr
- **FKG** – Scandinavian Automotive Supplier Association <https://fkg.se>
- **FFOE** – Austrian Association of the Automotive Industry www.fahrzeugindustrie.at
- **ILEA** – Luxembourg Automotive Suppliers Association <https://www.ilea.lu/>
- **OSD** – Turkish Automotive Manufacturers Association www.osd.tr
- **PFA** – French Association of the Automotive Industry www.pfa-auto.fr/
- **SDCM** – Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers www.sdcm.pl
- **RAI** – Dutch Association for Mobility Industry <https://raivereniging.nl>
- **SMMT** – Society of Motor Manufacturers and Traders www.smmt.co.uk
- **SERNAUTO** – Spanish Association of Automotive Suppliers <http://www.sernauto.es>
- **TAYSAD** – Automotive Suppliers Association of Turkey www.taysad.org.tr
- **VDA** – German Association of the Automotive Industry www.vda.de

Note

1. L’industria automotive impiega il 6.1% del totale dei lavoratori nell’Unione Europea
Fonte: www.acea.be/statistics/tag/category/key-figures
2. Eventuali ritardi nella consegna di componenti costerebbero 70 milioni lordi di sterline al giorno basandosi sui cinque giorni lavorativi, equivalenti a 50.000 sterline al minuto. Fonte: www.smmt.co.uk/wp-content/uploads/sites/2/2019-UK-AUTOMOTIVE-TRADE-REPORT.pdf
3. Tariffe – Esportazioni del Regno Unito verso EU27 basata sulle condizioni WTO:

Autovetture	Veicoli commerciali leggeri /pick up	Veicoli commerciali	Bus	Motori (nei veicoli)	Parti
10	10	22	16	2.7	2 - 5

Fonte: <https://madb.europa.eu/madb/euTariffs.htm>

Tariffe provvisorie – Importazioni del Regno Unito

Autovetture	Veicoli commerciali leggeri /pick up	Veicoli commerciali	Bus	Motori (nei veicoli)	Parti
10	10	22	16	0	0

Fonte: <https://www.gov.uk/government/news/temporary-tariff-regime-for-no-deal-brex-it-published>