



Comunicato stampa

**IL FUTURO DEL SETTORE AUTOMOTIVE:
SFIDE E OPPORTUNITA' PER I FORNITORI ITALIANI VERSO IL 2030**

Presentato online lo studio ANFIA commissionato a Roland Berger che, partendo dall'attuale mappatura della filiera italiana della componentistica, in termini di positioning e patrimonio di competenze, ne analizza il grado di preparazione a cogliere i trend tecnologici emergenti ed evidenzia i fattori critici su cui puntare per affrontare con successo la transizione industriale

Torino, 16 novembre 2020 - ANFIA e Roland Berger hanno presentato stamattina online lo studio "Il futuro del settore automotive - Sfide e opportunità per i fornitori italiani verso il 2030".

I lavori si sono aperti con un intervento introduttivo di **Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA**, a cui è seguita la presentazione dei contenuti dello studio da parte di **Andrea Marinoni, Senior Partner Roland Berger**.

Lo studio si propone di identificare le future opportunità di posizionamento competitivo per i fornitori automotive italiani in rapporto ai maggiori trend tecnologici ed evolutivi che stanno attraversando e trasformando profondamente il comparto: elettrificazione, guida autonoma, veicolo connesso e mobilità condivisa. Nell'interrogarsi su quanto la componentistica italiana sia pronta ad affrontare con successo la rivoluzione in corso, si è partiti dalla fotografia odierna della filiera, in termini di positioning e patrimonio di competenze, e da un'analisi del suo grado di preparazione ad accogliere le tendenze emergenti. La metodologia adottata si è basata sul coinvolgimento diretto di 15 tra OEM e fornitori - assicurando la copertura di tutti i principali domini tecnologici dell'autoveicolo e relativi moduli e componenti: powertrain, chassis, interiors, exteriors, electronics - attraverso interviste ai rispettivi decision maker.

"Con questo studio - ha dichiarato Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA - abbiamo voluto dotarci di uno strumento in grado di orientare la definizione di misure di politica industriale stabili e concretamente efficaci, da concertare con le istituzioni di riferimento e la platea più allargata degli stakeholder, e delineate per aiutare il settore a superare le incertezze della transizione tecnologica dell'automotive.

Interventi a supporto degli investimenti in ricerca, innovazione e prima industrializzazione, interventi per la riqualificazione del capitale umano - ad esempio con l'incentivazione fiscale di progetti di formazione, re-skilling e up-skilling - ed interventi finanziari a sostegno delle imprese e delle aggregazioni di imprese sono elementi necessari ad assicurare alla filiera produttiva un'adeguata presenza industriale su scala internazionale e vantaggio competitivo nel futuro.



ANFIA sta dialogando con i Ministeri competenti affinché le sue proposte di politica industriale vengano inserite nel Recovery Plan in fase di definizione.

Ad oggi, la filiera italiana, pur potendo contare su importanti realtà industriali già affermate sulle tecnologie dell'auto di domani ed affiancate da iniziative di ricerca promettenti su materiali del futuro, componenti innovativi e del veicolo autonomo, presenta in generale un panorama frammentato, che evidenzia la necessità di una maggiore collaborazione e aggregazione tra i player. Il portafoglio tecnologico dell'Italia è tuttora maggiormente esposto sui moduli tradizionali, mentre le imprese del comparto non hanno ancora raggiunto un posizionamento abbastanza forte sui domini emergenti ed in forte crescita; è determinante cambiare passo accelerando processi di trasformazione radicale con al centro l'innovazione, anche attraverso strategie di open innovation, per favorire a livello domestico lo sviluppo di queste tecnologie.

Per ottenere un buon posizionamento sulle tecnologie emergenti, l'Italia deve tra l'altro diventare attrattiva per attori esteri leader tecnologici a livello globale, che con la loro presenza "intelligente" sul territorio, darebbero ulteriore impulso all'importante ecosistema che si va creando.

Una partita importante, inoltre, 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".

"Le grandi trasformazioni che l'industria automotive stava già vivendo prima della pandemia da Covid-19 - ha affermato Andrea Marinoni, Senior Partner Roland Berger - non sono reversibili, ma ne stanno subendo l'impatto in maniera differenziata. Si avverte una spinta ulteriore verso i processi di digitalizzazione, avendo in questi mesi gli strumenti digitali espresso tutto il loro potenziale su varie tipologie di servizi. Anche l'elettrificazione della mobilità ha guadagnato terreno a seguito dell'emergenza sanitaria, grazie a un'accresciuta sensibilità verso i temi della sostenibilità e, soprattutto, alle misure di sostegno alla domanda in questo segmento, che ha mostrato un andamento delle vendite in controtendenza. Più svantaggiato e controverso, invece, l'impatto sullo sviluppo della sharing mobility - penalizzata dalle esigenze di distanziamento sociale - e del veicolo autonomo, che ha visto frenare la sperimentazione e gli investimenti in ricerca e sviluppo.

Il cambiamento tecnologico, spinto in particolare da elettrificazione e digitalizzazione dei veicoli, apre opportunità di mercato per la filiera della componentistica italiana a condizione che ciascuna azienda realizzi un'agenda per la trasformazione. Ai fornitori di riferimento nei moduli prodotto tradizionali, il compito di conquistare un peso ancora più forte nei confronti delle case auto, con soluzioni a maggiore valore aggiunto e gestendo la transizione dai prodotti puri meccanici a quelli intelligenti. La sfida più



alta riguarda lo sviluppo di moduli nei quali il Paese mostra un gap tecnologico - tra i quali software e sensori ADAS, infotainment, pacco batterie - costruendo nuove competenze e puntando all'innovazione radicale, favorita da un ecosistema attrattivo per investitori globali e dal contatto con il mondo delle start-up".

Per informazioni: ufficio stampa ANFIA
Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA.

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Carrozzeri e Progettisti:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti e attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it/it/

twitter.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it/

La filiera produttiva automotive in Italia

5.529 imprese

274.000 addetti (diretti e indiretti), più del 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

105,9 miliardi di Euro di fatturato, pari all'11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione