



Comunicato stampa

**LA FILIERA PRODUTTIVA AUTOMOTIVE DENUNCIA
GRAVI PROBLEMI DI APPROVVIGIONAMENTO E RINCARI
DI MICROPROCESSORI, ACCIAIO E MATERIE PLASTICHE**

**La loro carenza sta determinando un preoccupante allungamento
delle tempistiche di consegna, con conseguente rallentamento dei flussi produttivi
e con evidenti rincari**

Torino, 10 febbraio 2021 - La filiera produttiva automotive lancia un allarme sulle difficoltà di approvvigionamento che, da inizio anno, sta avvertendo relativamente ai materiali in acciaio, alle materie prime plastiche e ai microprocessori - elementi essenziali, questi ultimi, delle componenti elettroniche dei veicoli.

Per acciaio e materie prime plastiche, dall'apertura del 2021 si rileva anche un forte rincaro, che ha colpito, in particolare, nel primo caso prodotti piani e laminati, nel secondo, ABS (acrilonitrile-butadiene-stirene), PA6 (Poliammide 6), PA6.6 (Poliammide 66) e PP (Polipropilene).

In riferimento ai microprocessori, la carenza di offerta sul mercato ha già costretto diversi produttori di autoveicoli e fornitori di primo livello al fermo produttivo di alcuni stabilimenti in Europa. Laddove questa circostanza - perlopiù riconducibile al ridimensionamento dei volumi produttivi di un'azienda leader del settore nel Far East - dovesse prolungarsi, il rischio di un impatto negativo sulla filiera automotive europea in termini occupazionali è molto alto e andrebbe a sommarsi alle criticità già in essere in questa delicata fase di gestione della pandemia da Covid-19.

Sia per l'acciaio, che per le materie prime plastiche, pur trovandoci di fronte ad un fenomeno che lo squilibrio tra domanda e offerta lasciava presagire già a fine 2020, a preoccupare sono le proporzioni acquisite nelle ultime settimane, in cui la scarsa disponibilità dei materiali in questione sta facendo pericolosamente allungare le tempistiche di consegna, in alcuni casi addirittura triplicate, minacciando la capacità delle aziende di soddisfare la domanda finale dei clienti, con conseguenti ritardi, e rischiando di causare rilevanti perdite economiche.

Tra i fattori che si ipotizza possano essere alla base di questa tendenza, c'è l'assorbimento di grossa parte delle disponibilità mondiali di materia prima da parte della Cina, che si trova, in questo momento, a dover integrare le scorte prima dell'ormai imminente chiusura per il Capodanno cinese. Sempre guardando al Far East, è probabile che contribuisca a determinare questo problema anche l'attuale indisponibilità di container, in numero insufficiente a causa di una ripresa del trade oltre le aspettative in alcuni Paesi, in primis la Cina, e per la cancellazione, da parte degli operatori logistici, degli ordini di nuove unità nella prima metà del 2020, il periodo dei lockdown.

In una congiuntura di per sé delicata come quella attuale, in graduale ripartenza dopo l'annus horribilis 2020 e a pandemia ancora in corso, per di più in una fase storica di



profonda trasformazione del comparto automotive, quanto sta accadendo rappresenta un'ulteriore difficoltà per la filiera.

Nel caso specifico del comparto produttivo europeo dell'acciaio, poi, si è assistito, tra giugno 2020 e gennaio 2021, ad aumenti di prezzo di oltre 300 euro a tonnellata, con previsioni che non sembrano in diminuzione. Dopo lo shock della crisi Covid, i maggiori player dell'acciaio in UE hanno riavviato molto lentamente e in ritardo la produzione, forse attendendo un trend più consolidato di recupero della domanda, con tempi di consegna incompatibili con la programmazione dei maggiori settori utilizzatori, tra cui l'automotive.

E' fondamentale che, in riferimento al mercato siderurgico, si eviti con ogni possibile mezzo il prolungamento delle misure di salvaguardia sulle importazioni di determinati prodotti di acciaio in UE, introdotte nel 2018 in risposta ai dazi USA e in scadenza il 30 giugno 2021. Queste misure hanno introdotto, per 28 categorie di prodotti di acciaio, aggregati in 3 famiglie (prodotti piani, prodotti lunghi e tubi), dei contingenti tariffari per Paese di importazione e dei contingenti tariffari globali per trimestre, superati i quali viene applicata un'aliquota del dazio supplementare pari al 25%.

Si tratta di misure comportano aggravii di costi non più giustificabili né economicamente sostenibili per il tessuto produttivo nazionale. Considerando che la crisi socio-economica innescata dalla pandemia ha sconvolto gli scenari macroeconomici globali e ha portato una forte riduzione di consumi e produzioni a livello nazionale, infatti, sono del tutto venute meno le condizioni che ne avevano determinato l'applicazione.

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

ANFIA

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

5.546 imprese

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

106,1 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