

24 **Attualità**
Assemblea Pubblica
di ANFIA

Proposte Automotive a un anno dall'inizio della crisi

di Francesco Parente



Roma - A tre mesi dalla conclusione del 2009, la filiera automotive italiana tira le fila di un anno difficilissimo, segnato dalle conseguenze di una crisi economica internazionale innescata proprio un anno fa dal tracollo dei mercati finanziari e di cui, dalle prime avvisaglie, non era possibile prevedere né la portata né la durata. Dopo un 2008 in calo del 13,3% rispetto al 2007, il mercato dell'auto ha registrato una pesante contrazione nei primi mesi del 2009. **Tra il 2007 e il 2009 le vendite complessive di auto sono calate di circa 500.000 unità.** Fortunatamente, ad arginare queste perdite, sono intervenuti gli eco-incentivi introdotti lo scorso 7 febbraio, grazie ai quali il trend ha incominciato a migliorare, dando i primi effetti tangibili nel mese di marzo e con una forte concentrazione degli ordini sulle vetture ad alimentazioni ecologiche. Dall'entrata in vigore degli incentivi alla fine di agosto, l'86,6% degli acquisti con eco-incentivi ha riguardato vetture con cilindrata molto ridotta e per definizione più ecologica. Nello stesso periodo, la penetrazione delle auto ultra ecologiche (Metano e GPL) sul mercato è passata dal 9,4% delle nuove immatricolazioni al 25%. **Grazie a questi positivi effetti, si prevede una chiusura d'anno attorno ad almeno 2.040.000 nuove unità (-5,6%), quindi con circa 200.000-300.000 veicoli aggiuntivi attribuibili agli ecoincentivi.** **"I benefici economici e ambientali legati agli ecoincentivi sono innegabili. - ha dichiarato Eugenio Razelli, Presidente di ANFIA - Occorre perciò mantenerli in vigore, come faranno quasi tutti i principali Paesi europei, e questo per permettere un adeguamento del mercato alla ripresa economica. ANFIA**

chiede anche di mantenere gli incentivi per le vetture ultraecologiche (Metano e GPL) per un arco di tempo sufficiente a consentire una stabilizzazione di tutta la filiera e, in particolare, in modo da stimolare la creazione di una rete di distribuzione ad oggi ancora insufficiente". Considerando la profondissima crisi in cui si trovano i veicoli industriali, che ad oggi non hanno beneficiato di alcuno stimolo, **ANFIA** ha ritenuto prioritario includere il settore trasporti, come già da tempo richiesto dall'Associazione, tra i beneficiari della Legge Tremonti ter e del decreto relativo

In occasione dell'annuale Assemblea Pubblica di ANFIA il Presidente Eugenio Razelli ha discusso la situazione del comparto insieme a Sergio Marchionne, CEO Fiat Group, Emma Marcegaglia, Presidente di Confindustria, Mariastella Gelmini, Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca e Stefano Saglia, Sottosegretario di Stato allo Sviluppo Economico.

agli ammortamenti anticipati sui beni strumentali d'impresa a risparmio energetico, che il Ministero delle Finanze si appresta ad adottare. **ANFIA** chiede, inoltre, di proseguire nel dialogo avviato con le istituzioni sui tavoli dedicati al monitoraggio degli incentivi e dell'occupazione e di ricevere risposte concrete al tavolo della componentistica e a quello della ricerca, ormai in fase di avvio, e durante il quale **ANFIA** presenterà un position paper di filiera. Dopo aver lanciato un allarme sul rischio che possano essere perse in futuro decine di migliaia di posti di lavoro nella componentistica, Razelli ha ricordato che ad Anfia-

Componenti sono associate circa 2.500 imprese, che il settore vale 39,24 miliardi di euro di fatturato e che le esportazioni ammontano a 16,04 miliardi di euro l'anno. **Il Presidente ANFIA ha inoltre sottolineato** che **"il Costruttore nazionale e il nostro indotto sono gli unici, nell'ambito dei principali Paesi costruttori, a non aver ad oggi beneficiato di alcun aiuto diretto o aiuto di Stato, come invece nel caso di Francia, Germania, Spagna, Regno Unito, oltre agli Stati Uniti, ma solo di incentivi al consumo analoghi a quelli adottati in quasi tutti i Paesi europei, anche in seguito anche alla richiesta formale della Commissione europea nel suo EU Recovery Plan. Per evitare di distorcere la concorrenza in un momento di grave crisi mondiale come l'attuale, è quindi necessa-**

rio che tali aiuti di Stato vengano adeguatamente monitorati a livello nazionale e comunitario, in modo da limitarne gli effetti distortivi sui Paesi e sui produttori che non ne hanno beneficiato. In questo contesto di profondo calo della domanda è inevitabile affrontare il tema delle capacità produttive nelle varie aree del mondo, ma è fondamentale anche affrontare il tema del ricerca. Gli strumenti oggi disponibili sono migliorabili per l'innovazione incrementale, ma assolutamente insufficienti per i veri 'salti tecnologici'. E' importante che tutti gli attori che concorrono a determinare l'efficacia di un'innovazione

condividano obiettivi e scopi, coordinandosi in azioni di sistema e convergendo su progetti selezionati, condivisi e chiari. Occorre, inoltre, che il settore pubblico, attraverso i suoi Ministeri, diventi un attore protagonista della ricerca del Paese, lavorando in direzione di una valorizzazione e gestione del capitale intangibile".

L'Anfia, infine, ha chiesto altri incontri con il Governo per esaminare la situazione.

AUTOARTICOLATI: ANFIA, VIA A "PROGETTO DICOTTO"

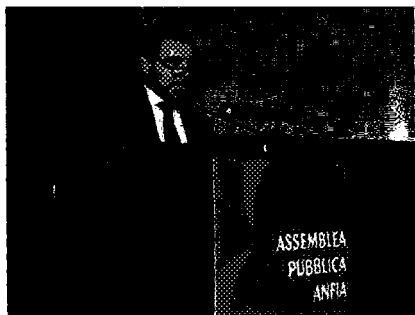
Sperimentare in Italia l'effetto, in termini di migliore efficienza del trasporto, derivante dall'allungamento a 18 metri degli autoarticolati, dall'attuale valore standard di 16,50 metri. Questo il senso del "Progetto DICOTTO" presentato dall'Anfia durante l'annuale Assemblea pubblica e nato per iniziativa dell'industria nazionale costruttrice di veicoli a motore e rimorchiati.

Il programma, autorizzato a luglio 2008 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevede complessivamente 30 autoarticolati lunghi fino a 18 metri in circolazione sperimentale per un periodo di 3 anni, al termine dei quali sarà possibile avere una proroga di ulteriori due anni. I primi 14 veicoli sperimentali sono stati immessi su strada nel corso della primavera-estate 2009 e sono attualmente in servizio presso aziende di autotrasporto partner dell'iniziativa.

Scopo della sperimentazione è verificare sul campo, in missioni reali di trasporto, la riduzione del costo medio di trasporto per unità di merce trasportata, l'effettiva compatibilità degli autoarticolati da 18 metri con le infrastrutture stradali (ponti, svincoli, ecc.) e la manovrabilità in fase di parcheggio (accesso e posizionamento nei piazzali di carico, docks ecc.).

AUTOMOBILE: MARCHIONNE, NEL 2009 VENDITE IN ITALIA POCO SOPRA 2 MILIONI

"Le misure di sostegno al mercato hanno contenuto il calo delle vendite, che dovrebbero attestarsi a fine anno poco sopra quota 2 milioni di unità, cioè oltre il 6% in meno rispetto al 2008". Lo ha detto l'amministra-



Il Presidente di ANFIA, Eugenio Razelli, ha chiesto altri incontri con il Governo per esaminare la situazione di crisi che il settore automotive affronta.

Secondo Sergio Marchionne, nel 2010, il mercato italiano scenderà ben al di sotto della soglia dei due milioni di veicoli, con una perdita di circa 600.000 unità rispetto ad un anno come il 2007.



tore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, riferendosi alle vendite auto in Italia. L'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Corea del Sud che gli stati membri si apprestano ad approvare "nel caso venisse applicato avrebbe effetti devastanti su tutti i costruttori europei, mettendo seriamente a rischio la competitività della nostra industria". Lo ha sottolineato l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, spiegando che "la bozza di accordo intende modificare le consuete regole di origine e abbassare la soglia del contenuto locale minimo al 50-55%, dal 60%".

In merito alla volontà dell'Unione europea di riconoscere alle autorità coreane la possibilità di rimborsare ai costruttori il dazio

sulle parti importate, Marchionne lo definisce "un vantaggio assurdo", perché come sostengono gli stessi esperti della Commissione europea una tale pratica distorce "i valori del commercio internazionale ed è contraria allo spirito del libero scambio".

Secondo l'Ad di Fiat "una volta approvate queste concessioni e azzerato il dazio dell'import nell'Unione europea, i costruttori coreani potranno disporre di un enorme vantaggio competitivo, fino a 1.500 euro per vettura". "Anche in Italia, in assenza di un'uscita graduale dalla fase degli incentivi, è ragionevole pensare che il mercato nel 2010 scenda ben al di

sotto della soglia dei due milioni, con una perdita di circa 600.000 unità rispetto ad un anno come il 2007". Lo ha detto l'amministratore delegato del gruppo Fiat, Sergio Marchionne, nel suo intervento all'assemblea dell'Anfia, sottolineando che "gli incentivi non hanno smosso soltanto gli acquisti previsti per l'anno in corso, ma hanno in parte anticipato anche quelli futuri".

Relativamente all'andamento del mercato Marchionne ha precisato che "non è azzardato ritenere che circa mezzo milione di vetture vendute nel 2009 grazie agli incentivi siano in realtà anticipi di acquisti che si sarebbero comunque fatti negli anni successivi". Per Marchionne "questo vuol dire che la maggior parte delle vendite anticipate va sottratta alla domanda naturale che ci dobbiamo attendere per il prossimo anno". Secondo l'Ad di Fiat, quindi, "la previsione più credibile per il mercato europeo dell'auto nel 2010 è di quasi 12 milioni e mezzo di immatricolazioni. Significa oltre 1 milione di unità in meno rispetto a quest'anno". La misura degli incentivi per le auto deve essere rinnovata per intraprendere un percorso di riduzione graduale fino all'esaurimento. L'amministratore delegato del Gruppo Fiat, Sergio Marchionne, tiene a puntualizzare il proprio pensiero sull'utilità degli incentivi per le auto. "Bisogna aiutare i consumi. Credo che bisogna trovare un mezzo per entrare, in una fase graduale, di diminuzione di questi incentivi".

Secondo Marchionne "ovviamente bisogna ragionarci e vedere in che modalità farlo. Ma questo sistema non può continuare per sempre."

