



Le sfide future

Andamento 2009 della filiera automotive, attività svolte quest'anno dall'associazione Anfia, proiezioni future dello scenario internazionale, il tutto alla luce della crisi.

Ecco alcuni dei temi dell'annuale assemblea Anfia, che si è tenuta lo scorso 30 settembre a Roma

di Maria Camiri

L'assemblea annuale di **Anfia**, che si è tenuta a Roma lo scorso 30 settembre presso il Palazzo della Cancelleria, è stata un'importante occasione per fare il punto sul settore automotive italiano ed estero. Il tutto alla luce della crisi. Prestigiosi e importanti i relatori: Eugenio Razelli, presidente **Anfia**; Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fiat; Mariastella Gelmini, Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca; Stefano Saglia, Sottosegretario di Stato allo Sviluppo Economico e Guido Rossignoli, Direttore generale **Anfia** nonché Presidente del Liaison Committee di Acea e moderatore dell'evento. Ad aprire i lavori è stato Eugenio Razelli, il quale ha voluto

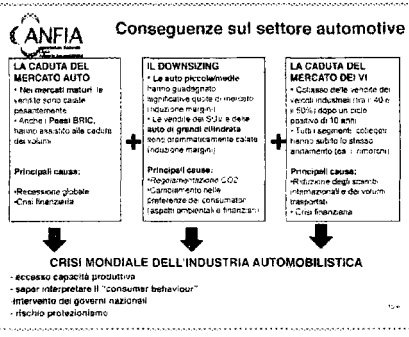
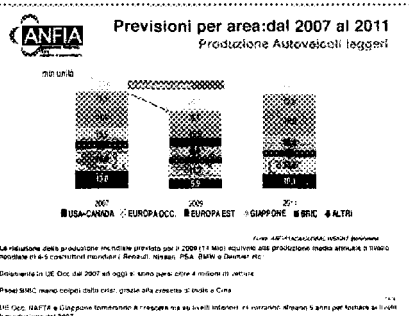
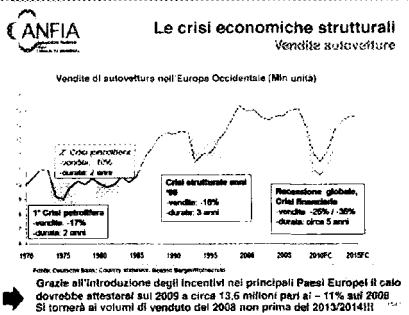
presentare una breve fotografia della filiera automotive e delle attività più significative svolte da **Anfia** nell'ultimo anno, un'analisi della crisi economica mondiale, a partire dalle cause che l'hanno generata fino alle conseguenze sui singoli mercati - con un focus, in particolare, su come ha reagito quello italiano - per passare poi alle sfide regolamentari più importanti che hanno caratterizzato e che attendono il settore. "Sotto la spinta del processo di modernizzazione avviato da Confindustria per l'aggregazione e l'ottimizzazione delle attività delle proprie associate - spiega Eugenio Razelli - l'ultimo anno ha visto **Anfia** impegnata, insieme ad Ancma (Associazione Nazionale Ciclo, Motociclo, Accessori), e

Assemblea Anfia



Guardando al settore automotive italiano nel suo complesso, afferma Razelli, esso rappresenta uno dei principali "datori di lavoro" del Paese. È inoltre il primo investitore privato in R&D e involontario leader, a livello di contributi, delle entrate fiscali dello Stato

Un'immagine della platea intervenuta in occasione dell'annuale assemblea Anfia



Unacoma (Unione Nazionale Costruttori Macchine Agricole), alla costituzione di Federveicoli, una federazione di settore che raccoglie al suo interno le associazioni nazionali dei costruttori di veicoli e componenti, nata da un recente accordo in data 15 maggio 2009 e presentata ufficialmente lo scorso 24 giugno. L'obiettivo di Federveicoli è quello di rappresentare gli interessi di carattere generale dell'intera filiera veicolistica nazionale e del suo indotto, dal comparto automotive ai veicoli a due e tre ruote e ai quadricicli, ai costruttori di trattrici, macchine agricole, macchine da giardinaggio e macchine movimento terra. L'intento principale è quello di sviluppare concordemente temi tecnici (come l'ambiente e la sicurezza), promuovere l'innovazione e il travaso tecnologico tra settori affini, nonché le attività formative e di internazionalizzazione. Il ruolo di rilievo che la federazione eserciterà nel panorama confindustriale sarà legittimato e rafforzato dal peso economico e politico dell'intera struttura: oltre 780 aziende associate, per un totale di circa 329.000 addetti diretti e un fatturato di comparto di circa 113 miliardi di euro all'anno. Sulla base dei contributi associativi 2008, Federveicoli è la seconda federazione di Confindustria".

Guardando al settore automotive italiano nel suo complesso, prosegue Razelli, esso rappresenta uno dei principali "datori di lavoro" del Paese. È inoltre il primo investitore privato in R&D e involontario leader a livello di contributi alle entrate fiscali dello Stato. Se a livello europeo l'industria manifatturiera di autoveicoli, rimorchi, semirimorchi, componenti e accessori esprime un fatturato superiore a 710 miliardi di euro, pari al 3,5% del Pil europeo, l'Italia con le oltre 3.000 aziende del settore supera i 95 miliardi di euro, pari al 6,2% circa del Pil. Se si considera una stima allargata del settore, questa percentuale sale all'11,4%. In Europa il numero di occupati nel settore supera i 2,3 milioni di unità e in Italia supera le 275.000 unità, risultando così uno dei principali "datori di lavoro" del Paese. Se poi ai numeri citati si aggiungono quelli dell'indotto, si raggiungono sia in Europa che in Italia cifre davvero significative. L'export del settore rappresenta nel 2008 circa l'8,1% del totale delle esportazioni nazionali, in linea con quanto registrato nel 2007. Infine, quanto alle entrate fiscali provenienti dal settore l'Italia, con quasi 80 miliardi di euro (dato relativo al 2008), rappresenta il 22,6% dell'intero gettito europeo, senza contare che il settore au-

Attualità



tomotive è quello che contribuisce più di tutti alle entrate fiscali dello Stato italiano, per circa il 20%".

"Sul fronte delle relazioni istituzionali - afferma Razelli - partecipiamo alla definizione e difesa della posizione italiana sui più importanti dossier europei, come

la proposta di riduzione delle emissioni di CO₂ per le auto, recentemente divenuta Regolamento; oltre al dossier ora in fase di avvio per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri, e il difficile negoziato in corso per la proposta di libero scambio UE-Corea del Sud.

Anfia inoltre intrattiene un dialogo costante con i principali stakeholder della filiera e si relaziona con gli organismi tecnici e istituzionali di riferimento a livello nazionale, europeo e internazionale. Tra i protagonisti di questo network, Oica (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles), il Clepa (European Association of the Automotive Suppliers) e il Liaison Committee di Acea (European Automobile Manufacturers Association). Di tutti e tre gli organismi **Anfia** detiene attualmente la presidenza, nell'ordine, nelle persone di Carlo Sinceri, Giuliano Zucco e Guido Rossignoli".

Sul fronte nazionale, continua Razelli, **Anfia** ha lavorato al fianco del governo, aprendo tavoli di concertazione per affrontare pro-

Assemblea Anfia



Da sinistra Guido Rossignoli, direttore generale Anfia; Mariastella Gelmini, Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca; Eugenio Razelli, presidente Anfia; Sergio Marchionne, amministratore delegato di Fiat e Stefano Saglia, Sottosegretario di Stato allo Sviluppo Economico

blematiche regolamentari, nonché la crisi economica che ha fortemente colpito il settore: dai temi della ricerca e sviluppo (tavolo in fase di avvio), a quelli della sicurezza stradale - sui quali stiamo collaborando con il Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Bartolomeo Giachino e con gli organi competenti del Ministero dei Trasporti e del Parlamento - alle misure a sostegno della filiera della componentistica, al monitoraggio degli ecoincentivi volti a favorire lo svecchiamento del parco circolante con vetture ecologiche alimentate a metano, gpl, elettriche e a idrogeno. Sui temi dell'internazionalizzazione delle imprese e della ricerca, numerose sono state le attività. Per citare le più importanti: il convegno Reach, il Convegno sull'auto elettrica, la partecipazione a saloni e fiere

Nel 2009 si è verificato un esponenziale aumento del ricorso alla cassa integrazione rispetto al 2008 (+653% nei primi 8 mesi del 2009, confrontati con lo stesso periodo del 2008)

di settore, la partecipazione ad Autunno italiano in Giappone 2009, l'accordo di collaborazione con la Camera di commercio di Torino per la realizzazione e l'attività di comunicazione/promozione dell'Osservatorio della componentistica autoveicolare italiana, la costituzione dello sportello R&D per le Associate Anfia a partire dal 1° luglio scorso e, recentemente, l'Accordo bilaterale Italia Serbia, sottoscritto a metà settembre, nell'ambito del quale Anfia promuoverà attività formative di tipo tecnico e di supporto alle aziende della filiera interessate a investire in Serbia. Quanto all'attività formativa, nel 2009 abbiamo proposto un nuovo ciclo di corsi in area tecnico-normativa e giuridico-economica e rinnovato l'offerta formativa su qualità-ambiente-sicurezza, cercando di ampliare il ventaglio delle aree toccate in modo da garantire alle aziende l'accesso di molteplici figure professionali alla formazione.

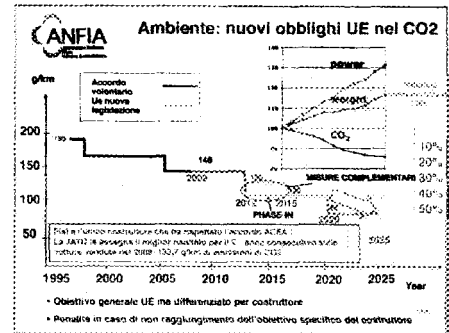
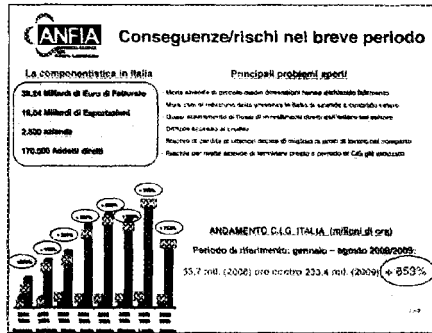
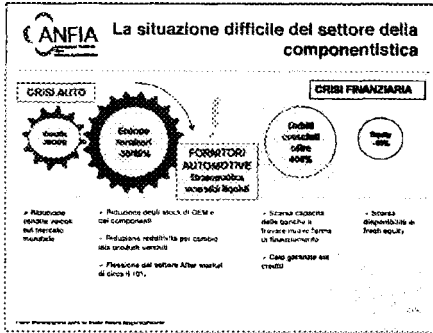
"Un esempio pratico di ciò che noi intendiamo per 'mobilità sostenibile' - dichiara Eugenio Razelli - e che vede coinvolti i settori dell'associazione che producono veicoli industriali e il Gruppo Rimorchi è il Progetto Diciotto, volto a ridurre la saturazione delle infrastrutture e a migliorare l'efficienza del trasporto, sperimentando in Italia gli effetti

dell'incremento della lunghezza complessiva degli autoarticolati a 18,00 m, dagli attuali 16,50 previsti dalle norme comunitarie. Si tratta di una sperimentazione in atto in questo momento, nata dalla necessità di aumentare la produttività del trasporto in relazione soprattutto della riduzione dei consumi e delle emissioni di CO₂ e del livello di congestione delle reti stradali. La soluzione individuata è rappresentata da un semirimorchio di 1,5 m più lungo rispetto alla misura standard e si affianca a quelle proposte da altri Paesi tra cui Germania, Polonia e Repubblica Ceca. È stato autorizzato nel mese di luglio 2008 e prevede la circolazione sperimentale di 15 autoarticolati di lunghezza fino a 18 metri per un periodo di 3 anni, incrementabile di ulteriori due".

Evoluzione della crisi nel mondo

"Esattamente un anno fa, proprio nei giorni dell'Assemblea Anfia qui a Roma - afferma Razelli - si sono manifestati i primi segnali della grave crisi economico-finanziaria della quale vorrei analizzare l'evoluzione nelle diverse aree geografiche del mondo. Considerando il comparto degli autoveicoli leggeri nel suo complesso, già dal confronto tra i risultati di mercato del 2007 e quelli

Attualità



www.ecostampa.it

del 2008, per quest'ultimo si evidenzia una contrazione delle vendite a livello globale. Cadute significative, che preludono alla crisi, si registrano in particolare nell'area del Nafta (-16%) e in Europa Occidentale (-9%), ma anche nell'Est europeo (-3%) e nell'area Giappone-Corea (-5%). A livello

mondiale, la flessione riportata risulta essere del 5%. Le previsioni di chiusura del 2009 per queste aree sono le seguenti: Nafta -25%; Europa Occidentale -11%, risultato che poteva essere ben peggiore in assenza delle misure di incentivazione stanziata dai governi europei; Est europeo

-34%; Sudamerica -10% e mondo -14%. Oggi si sta affrontando la crisi più lunga e profonda mai esistita, che rende drammatico l'eccesso di capacità produttiva esistente. Si parla dunque di recessione globale e crisi finanziaria: si prevede una durata di circa 5 anni (2008-2013) e un calo delle

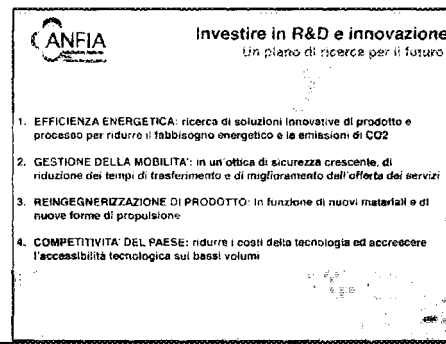
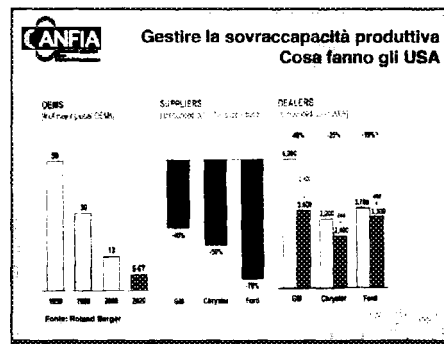
Assemblea Anfia

vendite di autovetture in Europa occidentale attorno al 25-35% (senza interventi di sostegno). Nel 2009, grazie all'introduzione degli ecoincentivi nei maggiori Paesi europei, la contrazione delle vendite rispetto al 2008 dovrebbe essere contenuta a un -11%. Si tornerà ai volumi di vendite del 2008 non prima del 2013-2014".

Gli aspetti finanziari, uniti ai vincoli sulle emissioni di CO₂ previsti dalla nuova regolamentazione europea, hanno incoraggiato il fenomeno del "downsizing": le auto piccole/medie hanno guadagnato significative quote di mercato a scapito dei Suv e delle auto di grossa cilindrata. Si è di fronte a un'evoluzione del consumer behaviour, importante oggetto di studio da parte delle Case costruttrici.

Per il mercato dei veicoli industriali, si può parlare di un vero e proprio collasso: dopo un ciclo positivo durato più di 10 anni, le vendite hanno subito contrazioni dell'ordine del 40-50% e tutti i comparti collegati, come quello dei rimorchi, hanno riportato un trend analogo. Questo anche perché la crisi economico-finanziaria ha causato una riduzione degli scambi internazionali e dei volumi trasportati.

Per capire come il mercato italiano ha reagito alla crisi, concentriamoci in primo luogo sul mercato dell'auto e sui benefici economici e ambientali che per l'auto sono derivati dagli ecoincentivi. Nel 2008 il calo delle vendite è stato del 13,3% rispetto al 2007; la previsione di chiusura del 2009, fatta prima dell'entrata in vigore degli attuali ecoincentivi, era di un massimo di 1.800.000 nuove unità (-16,7%). Grazie ai positivi effetti degli ecoincentivi introdotti lo scorso 7 febbraio, si prevede una chiusura d'anno a 2.040.000 nuove unità



(-5,6%), quindi con circa 300.000 veicoli aggiuntivi attribuibili agli ecoincentivi. L'86,6% degli acquisti con ecoincentivi ha riguardato vetture con cilindrata molto ridotta e per definizione più ecologica. Dunque, accanto ai benefici economici, alla campagna di ecoincentivi alla rottamazione sono associati anche benefici ambientali sintetizzabili nel progressivo abbattimento delle emissioni di CO₂ delle auto che, secondo quanto stabilito dall'Unione Europea, entro il 2015 dovranno raggiungere una media di 130 g CO₂/km, cui si aggiungeranno ulteriori 10 grammi CO₂/km di riduzione provenienti dalle misure complementari. La crisi mondiale, prosegue Razelli, ha avuto un effetto forte sul settore della fornitura. In primo luogo, la crisi nelle vendite di veicoli ha provocato una riduzione del fatturato medio nell'ordine del 30-40% per tutta una serie di componenti. Da qui una riduzione degli stock di OEM e dei componenti, a cui si è aggiunta una riduzione di redditività dovuta al cambiamento del mix dei prodotti venduti. La flessione del settore aftermarket è stata invece contenuta al 10% circa, essendo questo comparto meno sensibile al crollo delle vendite di autoveicoli. A un calo del business si è aggiunta la crisi di liquidità per le aziende, in seguito a politiche di restrizione del cre-

dito che hanno minato e stanno minando l'operatività e la sopravvivenza di molte aziende. Tale drammatica situazione ha portato alcuni Paesi (Usa, Francia, Spagna e Germania) a intervenire a supporto delle aziende della componentistica. Le principali conseguenze della crisi sui suppliers europei si possono sintetizzare in alcuni punti: sia produttori che componentisti di primo livello hanno sostenuto aziende della filiera in difficoltà (con circa 2-3 miliardi di euro di risorse proprie); 200 aziende di medie/grandi dimensioni hanno già dichiarato fallimento e si rischia di contarne 500 a fine 2009 senza interventi strutturali con impatti ancora più gravi sulle aziende di 2° e 3° livello; circa 750 fornitori sono già in forti difficoltà finanziarie e si ipotizza che il numero possa arrivare a 1.500, sempre in assenza di interventi strutturali. La filiera italiana della componentistica conta circa 2.500 imprese per un totale di 170.000 addetti diretti, vale 39,24 miliardi di euro in termini di fatturato, e le esportazioni ammontano a 16,04 miliardi di euro. Molti i problemi attualmente aperti per il comparto, a cominciare dal fatto che molte aziende di piccole-medie dimensioni (soprattutto nel mondo della subfornitura) hanno dichiarato fallimento.

Molti sono i casi di riduzione della presenza in Italia di aziende a controllo estero, problema a cui si somma un fenomeno di quasi azzeramento dei flussi di investimenti diretti dall'estero nel settore



Molti sono i casi di riduzione della presenza in Italia di aziende a controllo estero, problema a cui si somma un fenomeno di quasi azzeramento dei flussi di investimenti diretti dall'estero nel settore. Guardando avanti, si percepisce un forte rischio di perdita di ulteriori decine di migliaia di posti di lavoro nel comparto, anche considerando che molte aziende potrebbero presto terminare il periodo di CIG già utilizzato. Nel 2009, infatti, si è verificato un esponenziale aumento del ricorso alla cassa integrazione rispetto al 2008 (+653% nei primi 8 mesi del 2009, confrontati con lo stesso periodo del 2008).

Di fronte alla gravità della situazione, il 24 luglio scorso **Anfia** ha partecipato a un tavolo dedicato alla crisi della componentistica e voluto dal ministro Scajola per rilanciare la competitività delle imprese dell'indotto. In quell'occasione, **Anfia** ha chiesto la creazione di un "fondo per l'indotto auto", con l'obiettivo di mantenere e migliorare la competitività del settore favorendo progetti di consolidamento e aggregazione fra imprese.

Su questo fronte, siamo in attesa della convocazione di un secondo tavolo ministeriale in cui procedere alla definizione e attivazione di questo indispensabile strumento.

L'automotive ha davanti a sé importanti sfide regolamentari da affrontare, che oggi ap-

paiono ancora più gravose dato il contesto di profonda crisi, divenendo sfide per la sopravvivenza stessa del settore: agli ingenti costi di investimento richiesti da tali sfide, si aggiunge la difficoltà di sopravvivere alla crisi economico-finanziaria in corso, gettando contemporaneamente le basi per la competitività futura.

L'automotive deve affrontare importanti sfide per la sopravvivenza stessa del settore

"In definitiva - conclude Razelli - sono quattro le sfide strategiche che il settore automotive deve affrontare fin da ora per continuare a essere competitivo: promuovere una mobilità intelligente, più accessibile e meno costosa; saper interpretare il radicale cambio del "consumer behaviour" con un'offerta di prodotti in linea con le nuove esigenze dei consumatori (auto più piccole, pulite, intelligenti e sicure); gestire la sovracapacità produttiva mondiale (stimata in circa il 30%) tramite processi di aggregazione e ristrutturazione; investire costantemente in R&S e innovazione".

Successivamente ha preso la parola Sergio Marchionne, che dopo avere illustrato l'andamento economico del Gruppo Fiat - perfettamente in linea con le previsioni anche alla luce della nuova alleanza con Chrysler - è entrato nel vivo dell'argomento sulle sfide che attendono il settore nell'immediato futuro. Venendo alla crisi economica, Marchionne ha parlato, come aveva sottolineato precedentemente anche Eugenio Razelli, di sovracapacità produttiva nel mondo dell'auto con una media di 90 milioni di auto prodotte all'anno a fronte di una richiesta di circa 60. Circa un terzo di questa capacità risiede in Europa, dove il basso grado di utilizzo degli impianti è destinato a diminuire ancora a causa del calo della domanda. Da qui la forte sofferenza del continente, che è riuscito a contenere in generale le perdite anche grazie agli incentivi varati da inizio anno nei vari Paesi. La richiesta ai governi, vista comunque una previsione di fine anno che si attesterebbe intorno a una perdita contenuta per le auto del 7,5% è quella di non "chiudere" i rubinetti, ma di riproporre gli incentivi anche per il 2010. Ma il comparto che all'interno della filiera è in caduta libera è quello del veicolo commerciale e pesante, non avendo beneficiato di nessun aiuto. Per questo Marchionne si è fatto portavoce della richiesta di un allargamento della Tremonti-ter a questo settore, almeno per tentare di restituire una boccata di ossigeno non solo alle aziende produttrici, ma a tutto l'indotto composto anche da artigiani, commercianti e trasportatori.

I lavori dell'assemblea si sono chiusi con un impegno da parte del governo, rappresentato dal ministro Mariastella Gelmini e dal sottosegretario Stefano Saglia, ad aiutare e supportare il settore. ■