



Assemblea Pubblica ANFIA 2024 Roma, 11 dicembre 2024 Relazione del Presidente

SALUTI INIZIALI

Buongiorno e grazie a tutti per la partecipazione a questa nostra assemblea annuale, in un periodo di grande fermento ed agitazione nel nostro settore.

Un sentito ringraziamento ai rappresentanti delle nostre Istituzioni, sia nazionali che europee presenti in sala e fortemente interessate al nostro settore, agli associati ANFIA e a tutti gli stakeholder con cui quotidianamente scambiamo opinioni e vedute.

Un ringraziamento particolare anche a chi tra poco salirà su questo palco per contribuire al nostro dibattito: Marco Stella, Vicepresidente di ANFIA e di Clepa. Matthias Zink, presidente di Clepa, Francois Provost, capo degli acquisti e delle relazioni istituzionali del gruppo Renault e Dario Duse

Stiamo vivendo tempi fuori dall'ordinario in Europa e nel Mediterraneo, e all'inizio di questo mio intervento vi chiedo cortesemente di alzarvi in piedi.

NOI NON SIAMO INDIFFERENTI

Invece del tradizionale Inno nazionale, nello stesso intervallo di tempo desidero proporvi una riflessione su due situazioni di guerra selvaggia e cruenta che la nostra Costituzione, la nostra bandiera e l'Europa da ottant'anni evitano che colpiscano direttamente il nostro Paese.

Per dare un'idea della dimensione del massacro occorso sin qui nell'aggressione russa all'Ucraina, pensate che ci vorrebbero più di cinquemila sale come questa per contenere il milione e oltre di militari e civili uccisi nei mille giorni di conflitto, che ancora prosegue sanguinario.

E in un territorio molto più piccolo e assai più densamente popolato, l'assurdo e orribile attacco terroristico del 7 ottobre 2023 ad Israele ha innescato una spirale di violenza e morte incredibile, con decine di migliaia di vittime, soprattutto civili.

Ma poiché l'indifferenza è un'arma potente nelle mani di terroristi e dittatori, noi qui vogliamo tutti insieme ribadire che non siamo indifferenti alle innumerevoli morti e sofferenze di popoli a noi vicini. Qualunque sia la soluzione ai conflitti in corso che ognuno di noi ha in serbo, e che rispettiamo pienamente, la richiesta fortissima di una pace giusta e



rapida sale da questa assemblea, perché la pace e la fiducia tra i popoli sono il presupposto di ogni civile convivenza.

E come modesto ma concreto gesto di speranza, ANFIA ha fatto una donazione alla fondazione Divan, fondata dal maestro Daniel Baremboin, che da venticinque anni riunisce giovani eccellenti musicisti arabi, palestinesi ed israeliani che nel nome della musica ritrovano tolleranza e gusto di stare insieme. (Eventuali istruzioni su scaricare concerti dal QR sul badge di accesso). Grazie

RITROVARE LA STRADA, insieme verso la transizione

Che la nostra industria stia vivendo una transizione epocale, veloce e per molti versi irreversibile è innegabile e siamo contenti che l'automotive faccia ormai parte di discorsi quotidiani di media, politica ed accademia.

Quello che spesso manca nei dibattiti pubblici e che a nostro avviso è fondamentale per comprendere realmente la portata di una rivoluzione così radicale mai sperimentata prima da nessun settore industriale, è ragionare sempre in un quadro di insieme che consideri come inscindibili e strettamente interconnessi i 4 diversi fattori che compongono il contesto attuale in cui opera l'industria automotive italiana: Mercato, Produzione, espansione cinese e Regolamentazione europea.

È indispensabile non sottovalutare la complessità di questa transizione se vogliamo ritrovare la strada verso la condivisa ed indiscussa meta della decarbonizzazione, disegnando un percorso di transizione che sia ambizioso e sfidante, ma razionale e fattibile.

1. IL MERCATO

A livello mondiale stiamo vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili.

Sia America del Nord che Europa non recuperano i livelli di vendite pre-Covid, ma mentre gli Stati Uniti perdono circa 1 milione di veicoli venduti rispetto al 2019, l'Europa si ferma a circa 15 milioni, con un gap di 3 milioni di veicoli rispetto al 2019, il 19% in meno. Le previsioni di chiusura 2024, parlano di un'ulteriore piccola riduzione, con volumi di poco sotto ai 15 milioni.

In Italia per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019.

Due constatazioni:

- Nord America ed Europa sono mercati maturi e di sostituzione ed è ormai assodato che per vendere una nuova auto occorre rottamarne una vecchia.
- Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, Africa e America del Sud, la presenza degli OEM cinesi sta diventando preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai Costruttori europei. Da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli.

2. LA PRODUZIONE

Diretta conseguenza del mercato è la produzione di veicoli. Prendendo anche in questo caso a riferimento il dato 2019, a livello mondo si è ad oggi recuperato il volume complessivo di allora, ma con significative differenze.

L'Asia, Cina soprattutto, incrementa di oltre 4 milioni i veicoli prodotti, superando i 30 milioni di veicoli prodotti, mentre Nord America ed Europa perdono rispettivamente 1 milione e 3,5 milioni di veicoli.

Anche in questo caso è evidente che la produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva ormai strutturale è un tema dirimente per i Costruttori europei, che, per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei.

Ed insieme a quelli dei Costruttori arrivano numerosi in queste settimane gli annunci dei componentisti, visto che, per ogni posto di lavoro perso da un Costruttore ve ne sono almeno altri tre nella filiera.

Se, come riportato dagli organi di stampa, VW decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15mila dipendenti, saranno almeno 45mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane.

E se stimiamo che uno stabilimento OE mediamente produce 250mila vetture, adeguare la capacità produttiva europea potrebbe significare chiudere una dozzina di impianti, con una conseguente ecatombe sui fornitori.

Alle difficoltà descritte si aggiunge il pesante fattore dell'incertezza dei Costruttori sui modelli e powertrain da proporre, stretti come sono tra l'incudine dei regolamenti europei



che impongono determinati livelli di elettrificazione e il martello del mercato, che, ad oggi, non va oltre il 14% in Europa e il 4% in Italia per vendite di veicoli a batteria.

Guardando all'Italia le cose vanno anche peggio.

Se infatti la produzione di veicoli commerciali ed industriali o delle supercar della Motor Valley riesce a mantenere e in qualche caso a migliorare la propria performance produttiva, con una previsione di poco sopra le 300mila unità, le cose vanno assai diversamente per l'unico Costruttore di volume presente nel nostro Paese, che fa registrare un impietoso calo del 45% delle autovetture prodotte rispetto all'anno passato con una previsione di chiusura 2024 anche per questo comparto a poco meno di 300mila.

Una produzione complessiva di veicoli che arriva a 600mila unità è un dato sinceramente sconcertante e fonte di enorme preoccupazione per tutta la filiera nazionale.

Nello studio che vi presenteremo a breve, frutto dell'intenso lavoro di qualche mese fa fatto da ANFIA, MIMIT, sindacati, regioni e Stellantis, oltre ad una certosina analisi qualitativa della filiera della componentistica, l'identificazione dei gap di competitività delle produzioni italiane rispetto a quelle di Spagna, Francia, Germania e altri Paesi, abbiamo cercato di mettere a fattor comune quelle che a nostro avviso sono le condizioni abilitanti necessarie all'Italia per incrementare la produzione nazionale di veicoli.

Siamo oggi ancora più lontani dal milione di veicoli prodotti che si voleva raggiungere al 2030 solo qualche mese fa, ma non possiamo e non vogliamo cambiare l'obiettivo.

Identificata la meta, ipotizzato le tappe, non perdiamo più tempo nel tracciare il percorso.

3. L'ELEFANTE NELLA STANZA

È grande, molto grande, si muove con destrezza e rapidità nonostante la mole impressionante e ha il chiaro obiettivo di medio termine di ottenere la leadership di mercato a livello globale, non solo nel proprio, che è il più grande al mondo, ma soprattutto nei mercati maturi e in quelli in via di sviluppo ed espansione. E si ripromette di farlo non solo in virtù dei fattori di costo di produzione, ma anche giocando sul piano della tecnologia a tutto campo, inclusa quella del software, oltre che dell'elettrificazione.

La Cina è divenuta in un paio di decenni il protagonista globale di fatto del nostro settore, ed ignorarlo non serve a cambiare le cose, anzi.

Nel 2000 in Cina venivano prodotti 2 milioni di veicoli, quasi tutti da joint-venture con partner occidentali. Ora i poco meno di 30 milioni sono in gran parte prodotti da case locali, alle quali, tra l'altro, molti Costruttori occidentali fanno la corte per stringere accordi o di tecnologia o di produzione, soprattutto per i powertrain elettrici o per software per ADAS e Infotainment.

E oltre a ciò vi sono già importanti investimenti diretti di gruppi cinesi in Costruttori europei di veicoli, e anche di componenti.

La penetrazione di veicoli cinesi sui mercati europei è in continua ascesa, Italia inclusa, ed è opinione generale che i dazi attualmente in vigore debbano lasciare il posto ad un sistema di convivenza che non consenta al gigante asiatico di asfaltare in pochi anni l'insieme industriale e di ricerca europeo nel settore dell'automotive.

4. LA REGOLAMENTAZIONE EUROPEA

È il quarto dei tratti problematici del nostro contesto, e mi verrebbe da dire che, poiché raddrizzare le cose dipende solo da noi europei, non dovrebbe essere difficile farlo, ma, come ben sappiamo, non è così, purtroppo.

Nella sola scorsa legislatura le aziende automotive sono state investite da una decina di nuove normative. Oltre cinquemila pagine di nuovi impegni regolatori che seppur condivisibili nello spirito, spesso non si parlano tra loro, a volte sono controproducenti per gli scopi settoriali, ma soprattutto impegnano economicamente le imprese europee, con inevitabili impatti sulla competitività dei prodotti rispetto ai competitor asiatici e americani, con risultati catastrofici se non esiziali per la principale industria europea ed italiana.

Per ragioni di brevità cito solo alcune sigle dei regolamenti approvati, che evocano mostri concreti e costosissimi per la nostra industria: ETS per i trasporti, C-Bam, ESG estesi alle PMI, Ecodesign, End-of-life vehicles, Deforestation Act, Data Act, Packaging regulation, Pfas.

Senza essere Elon Musk, se guardassimo da Marte l'impianto regolatorio europeo solo per il settore auto, vedremmo un enorme ginepraio, assolutamente incoerente con le plurime e bipartisan dichiarazioni di voler ridare competitività alle imprese europee.

Ultimi, ma decisamente i più importanti ed impattanti per la nostra filiera, i regolamenti che definiscono i target di riduzione della CO₂ di veicoli leggeri e pesanti.

E' dal 2018/2019 che ANFIA, condividendo l'importanza della decarbonizzazione dei trasporti stradali e l'importanza di ridurre le emissioni dei veicoli, evidenzia ai policy maker le oggettive e più che prevedibili problematiche implementative di una regolamentazione

estremamente ambiziosa, che ha sottovalutato, se non ignorato, alcuni fattori IMPRESCINDIBILI per la buona resa degli obiettivi:

- il consumatore (e quindi la risposta di mercato ad una scelta tecnologica dirompente per le famiglie)
- tempi e costi di una rivoluzione industriale in cui sapevamo di partire svantaggiati
- risvolti occupazionali il cui saldo tra i nuovi posti di lavoro creati e quelli persi, secondo una recente analisi di CLEPA fatta confrontando annunci stampa e reali assunzioni/licenziamenti tra il 2020 e il 2024 in EU, mostra che ad oggi siamo a -56.400

Nonostante sia palese che in questi anni non sono mancati gli investimenti di Costruttori e componentisti nelle nuove tecnologie (in Italia il 20% delle aziende ha investito nella produzione di componenti per veicoli elettrici), oggi si sta consuntivando la distanza tra quanto imposto dal legislatore europeo e la realtà nell'adozione dei veicoli elettrici essendo il mercato l'unico giudice supremo dell'accettazione o meno di una nuova tecnologia.

Su questi presupposti, gli OEM si troveranno a pagare già il prossimo anno penali miliardarie, che andranno ad impattare ovviamente la filiera, per non aver venduto un quantitativo imposto di auto elettriche.

Leggere nel Rapporto Draghi molte delle cose che ANFIA ha detto per anni è stata la dimostrazione che le nostre non sono posizioni di retroguardia, ma osservazioni fatte con spirito critico costruttivo, mosse dalla volontà di raggiungere i più che condivisi obiettivi di decarbonizzazione, mantenendo alta la competitività del principale settore economico italiano ed europeo.

Noi continueremo a sostenere che gli obiettivi al 2035 possono essere raggiunti grazie al lavoro importantissimo che stanno facendo tutti i vettori energetici. Investendo nella produzione di energia rinnovabile e di carbon neutral fuels. Decarbonizzare ciò che muove i veicoli è la strada maestra per ridurre le emissioni della mobilità privata, del trasporto pubblico e delle merci.

Questa è la strada che il Governo Italiano sta portando in Europa con determinazione e caparbia e la filiera automotive italiana, tutta, ringrazia e ne sarà sostenitrice in tutte le sedi. L'auspicio è che, in questa nuova legislatura europea, le istituzioni non abbiano timore di fare delle scelte importanti, come la modifica dei regolamenti CO₂.

SE LA DIAGNOSI È CORRETTA, QUALI LE CURE NECESSARIE

Utilizzando una metafora sanitaria, dai quattro tratti delineati sin qui diremmo che il paziente, il nostro settore, oggi mostra un quadro clinico estremamente preoccupante e grave in Europa, e purtroppo allarmante in Italia.

Se vogliamo salvarci, gli interventi devono essere immediati e mirati.

IN EUROPA

Abbiamo voluto stampare e consegnare a tutti i partecipanti di questa assemblea il rapporto Draghi, perché nessuno qui, a Berlino, a Parigi o a Bruxelles lo ha considerato “di parte” e perché abbiamo analizzato e raccolto in Italia gli apprezzamenti dei principali partiti e delle principali associazioni di settore.

Nel rapporto viene evidenziato che la perdita di competitività dell'Ue nel settore automotive è stata determinata da un grave disallineamento tra le politiche climatiche, industriali e commerciali e dall'assenza di una politica industriale settoriale per la transizione produttiva e la riconversione della catena di fornitura.

Sbagliare è umano, perseverare è diabolico.

Oggi il nostro messaggio vuole essere forte e chiaro: l'Europa e l'Italia hanno bisogno di un settore automotive forte e competitivo a livello globale. Le soluzioni tecnologiche per arrivare alla stessa meta di decarbonizzazione modificando il percorso immaginato ci sono. E' una strada percorribile da subito, è la strada che hanno scelto anche le altre aree del mondo e su cui le nostre imprese possono dire e fare molto.

Ritroviamo subito la strada e come primo passo, diamo tutti pieno e convinto sostegno al non-paper del governo italiano, che, a nostro giudizio, sintetizza e identifica azioni strategiche da mettere in campo al più presto come l'anticipo della clausola di revisione dei regolamenti CO₂, la modifica del meccanismo di conteggio delle emissioni e l'introduzione di flessibilità per l'utilizzo dei carbon neutral fuels, la necessità di adottare un **piano strutturale europeo per il settore automotive** che agisca su tre direttrici:

- R&D per nuovi concetti e materiali di batterie;
- un coordinato rinnovo del parco veicolare che sostenga la produzione europea di veicoli e componenti;
- un piano di supporto alla transizione di lavoratori ed aziende nel segno della competitività.

Facciamo un appello a tutti coloro che sono stati investiti da noi cittadini dell'onere e l'onore di legiferare: quando si è d'accordo su tematiche di rilevanza strategica per il Paese, non devono esistere i colori di partito.

IN ITALIA

Lasciamo da parte la polemica sul taglio al fondo automotive perché nelle fitte interlocuzioni avute personalmente con il Ministro Urso, il Ministro Giorgetti ed il Ministro Pichetto Fratin ci è stato spiegato che per le nuove regole di bilancio, uno stanziamento così importante toglieva margini di manovra per altri interventi, ma che il Governo assicura pieno ed indiscusso sostegno alle aziende della filiera automotive che vogliono essere supportate in piani di investimento e riconversione.

Pur considerando una programmazione economica pluriennale di sostegno come la via migliore, non abbiamo motivo di non credere agli impegni presi dal Governo e il nostro messaggio a tutte le aziende associate è quello di considerare ANFIA come ponte con l'amministrazione pubblica e come supporto per l'identificazione delle misure di sostegno agli investimenti. Noi ci faremo carico di rafforzare la nostra informazione e formazione sulle opportunità per le imprese.

Servono però anche misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese.

Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi 3 anni, perchè sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti.

Per quanto riguarda invece le risorse del fondo automotive per il 2025 abbiamo proposto al MIMIT di utilizzarli per l'adozione di tre misure:

- **Credito d'imposta diretto per attività di R&S&I sulle traiettorie tecnologiche della nuova mobilità**
- **Riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi della filiera**
- **Proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali**

Insieme ad altre associazioni, stiamo dialogando con il MIT sia per l'adozione di un piano di sostegno agli investimenti delle imprese di autotrasporto per stimolare il rinnovo del parco di veicoli industriali e rimorchi, che per proseguire il virtuoso percorso di rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico. Ma anche per dare una rapida attuazione alla delega del governo sull'aggiornamento della normativa nazionale per la sperimentazione e circolazione dei veicoli a guida autonoma di livello 3 e superiori.

E proseguire le attività della Piattaforma tecnologica di Borgo 4.0, un progetto che si è concluso qualche settimana fa e che è l'esempio virtuoso di una collaborazione pubblico-privata volta a supportare le imprese della filiera nelle attività di ricerca ed innovazione sulle nuove tecnologie.

TAVOLO STELLANTIS

I lavori del tavolo di quest'anno sono stati intensi, il prodotto delle analisi di competitività e delle proposte di intervento nazionale lo vedrete a breve con la relazione di AlixPartners, che ci ha aiutato nella raccolta e sintesi dei tantissimi dati e input raccolti.

Purtroppo, i dati di produzione e di mercato di Stellantis non stanno andando bene né tantomeno nella direzione sperata dal tavolo, ma continuiamo a credere fortemente che la presenza italiana del Costruttore sia fondamentale e che anche in questa fase di discontinuità sia necessario continuare a lavorare per degli impegni concreti e per rafforzare e riallacciare i rapporti con la componentistica italiana, che se supportata nel ridurre i gap di produttività degli stabilimenti italiani, può competere ad armi pari con i fornitori di tutto il mondo per dare le tecnologie alle future produzioni di Stellantis, in Italia e non solo.

CONCLUSIONE

Per concludere, come abbiamo avuto modo di vedere in questi ultimi mesi tra crollo del mercato, annunci di chiusure di stabilimenti e tagli occupazionali, adozione di misure protezionistiche e cambi ai vertici delle case automobilistiche, le dinamiche e le evoluzioni globali del settore automotive sono ormai velocissime.

Non possiamo più permetterci di aspettare, dobbiamo ritrovare la strada.