DIVERSIFY EU

Call for evidence - Proposta di un nuovo strumento legislativo volto a contribuire alla diversificazione e resilienza economica

Contributo ANFIA

Prodotti critici – diversificazione delle catene di approvvigionamento

Messaggio chiave. La **diversificazione europea deve essere affrontata in modo end-to-end**: non basta diversificare l'origine delle materie prime critiche se restano concentrate le fasi di trasformazione, i componenti strategici, le tecnologie di processo e le attrezzature necessarie a produrli. La resilienza deve quindi riguardare l'intera catena del valore, dalla materia prima al al macchinario strategico e industrializzabile in Europa. Contestualmente **deve essere garantito un approccio realistico che prenda in considerazione l'effettiva possibilità di diversificazione, oltre ai tempi e ai costi necessari per effettuare tale processo**. Per tale motivo è fondamentale che vengano introdotti strumenti che siano in grado di mitigare gli effetti negativi, in termini di costi e tempi, della diversificazione, e di premiare gli investimenti nelle produzioni EU.

1. Posizione generale

ANFIA condivide l'obiettivo della Commissione di accelerare la riduzione delle dipendenze critiche e di rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento europee. La stessa Call[1] riconosce che le vulnerabilità dell'UE riguardano materie prime critiche, materiali trasformati e avanzati, componenti di tecnologie pulite e tecnologie critiche e che l'attuale ritmo di diversificazione non è sufficiente. In questo quadro, l'approccio dovrebbe essere esteso all'intera catena industriale e non limitato alla sola fase di approvvigionamento delle materie prime.

Per il settore automotive questa esigenza è particolarmente rilevante. Le imprese ANFIA segnalano dipendenze da paesi terzi lungo tutta la catena: materiali e wafer, foundry, microcontrollori, memorie, chip analogici, sensori, dispositivi di potenza. Una dipendenza minoritaria si registra nelle attività di packaging, assembly e testing, mentre deve essere attenzionata la dipendenza da, macchinari per la fabbricazione di componenti strategici, che in alcuni casi può compromettere seriamente l'intera supply chain. Le criticità hanno prodotto lead time estesi, aumenti di costo, redesign, ritardi nello sviluppo e rischi per la continuità produttiva. Inoltre, per componenti

[1] Commercio - proposta del nuovo strumento "Diversify EU", volto a contribuire alla diversificazione e resilienza economica

qualificati automotive, cambiare fornitore ha un costo sia economico che in termini di tempo (cicli da 12 a 36 mesi), richiedendo spesso redesign, test, validazione, approvazione del cliente e nuovi iter di qualifica: la diversificazione deve quindi essere preparata prima dell'emergenza e supportata da strumenti adeguati.

2. Ampliare il perimetro: dalla materia prima alla capacità di produrre

ANFIA propone che DiversifyEU adotti una lettura della dipendenza su cinque livelli interconnessi:

1. **Materie prime critiche:** estrazione, raffinazione e disponibilità fisica dei materiali.
2. **Materiali trasformati e avanzati:** intermedi industriali necessari alla produzione di componenti strategici.
3. **Componenti e sottosistemi critici:** semiconduttori, elettronica di potenza, sensori, magneti, batterie e altri componenti ad alta rilevanza strategica.
4. **Attrezzature e tecnologie di produzione: garantire accesso ai** macchinari, tool di processo, equipaggiamenti per fabbricazione, packaging, assembly, testing, metrologia, software di processo e relativa manutenzione. Questo segmento anche se mostra un diverso livello di criticità deve essere comunque attenzionato per prevenire dipendenze strutturali.
5. **Capacità abilitanti:** IP, competenze, infrastrutture di test e qualifica, ricambi, assistenza tecnica e accesso a tecnologie proprietarie.

Una supply chain non è realmente diversificata se l'UE dispone di più fonti per la materia prima, ma resta dipendente da un unico paese o ecosistema per trasformarla in un componente utilizzabile. Il rischio può infatti spostarsi lungo la catena: dalla materia prima alla raffinazione, dal componente all'equipment, dal macchinario ai ricambi o al software necessario per farlo funzionare. Per questo ANFIA ritiene che il perimetro dei "prodotti critici" debba includere anche gli input e gli equipaggiamenti produttivi senza i quali non è possibile industrializzare componenti strategici in Europa.

3. Strumenti di policy per accelerare la diversificazione

Mappatura end-to-end delle dipendenze. Creare una metodologia europea armonizzata che identifichi concentrazione geografica, sostituibilità, tempi di qualifica e "time-to-diversify" per materie, componenti ed equipment. La mappatura dovrebbe individuare anche le dipendenze indirette e i single points of failure.

Obblighi di diversificazione: evitare l'introduzione di obblighi nel caso in cui non siano presenti alternative percorribili o di difficile implementazione.

Sostegno economico ai costi di diversificazione. Introdurre strumenti UE dedicati a cofinanziare dual/multi-sourcing, qualifica di fornitori alternativi, redesign, test, certificazione, tooling e industrializzazione. Questi costi sono reali e spesso non sono compensati dai normali segnali di mercato.

Incentivi agli investimenti in capacità alternative. Rafforzare contributi CAPEX, crediti d'imposta, garanzie, strumenti di risk-sharing e procedure autorizzative accelerate per nuovi impianti o ampliamenti nell'UE e presso partner affidabili, inclusi packaging, testing e manufacturing equipment.

Sostegni economici volti a ridurre gli svantaggi strutturali della produzione europea. Al fine di favorire la creazione di capacità alternative nell'Unione Europea, è necessario introdurre misure economiche volte a ridurre i differenziali strutturali di competitività rispetto alle produzioni extra-UE, con particolare riferimento agli elevati costi dell'energia che gravano sulle filiere e sui processi produttivi maggiormente energy-intensive.

Aggregazione della domanda e contratti di lungo periodo. Favorire accordi di offtake, procurement aggregato e "contracts for diversification" capaci di rendere bancabili nuove capacità e di compensare, in fase transitoria, il differenziale di costo rispetto al fornitore dominante. I contratti di lungo periodo dovrebbero anche riservare prioritariamente la necessaria capacità produttiva ai Tier-N europei nei periodi di shortage / allocazione materiali strategici, garantendo dei volumi minimi di fornitura, laddove oggi invece prevale l'equità di trattamento tra tutti i clienti globali.

Criteri di resilienza e incentivi di made in EU negli strumenti pubblici. Integrare criteri di diversificazione e resilienza in incentivi, IPCEI, programmi europei e procurement pubblico, evitando però obblighi rigidi quando non esistono alternative tecnicamente qualificabili o economicamente sostenibili. Prevedere degli incentivi sui CAPEx "made in EU" come iperammortamento o contributi in conto capitale che escludano tassativamente il ricorso a fornitori extra EU.

Partnership strategiche con paesi terzi selezionati. Sviluppare partnership e accordi di lungo periodo con paesi terzi selezionati, in particolare per le materie prime critiche e le terre rare per le quali una filiera interamente europea potrebbe non essere realisticamente realizzabile. Inoltre, in mancanza di alternative europee, si dovrebbero siglare degli accordi che includono, oltre le materie prime anche raffinazione, componentistica, equipment, testing, competenze e cooperazione industriale, al fine di assicurare fonti diversificate e affidabili.

Early warning e continuità operativa. Rafforzare monitoraggio, forecasting, trasparenza su change/end-of-life notifications, buffer mirati e meccanismi europei di gestione della crisi, con tutela della riservatezza commerciale.

4. Priorità per la filiera automotive

Per l'automotive, ANFIA ritiene prioritario concentrare l'azione su catene ad alta criticità e forte dipendenza extra-UE, valorizzando al tempo stesso le specializzazioni europee. In particolare:

- power electronics e materiali wide-bandgap (SiC/GaN)[2];
- microcontrollori, chip analogici/mixed-signal, MEMS e sensoristica;

[2] SiC Carburo di Silicio; GaN Nitruro di Gallio

- leading-edge logic e memorie avanzate, laddove rilevanti per software-defined vehicle, ADAS e AI edge;
- packaging, assembly, testing, qualifica e affidabilità;
- manufacturing equipment e tool di processo necessari per semiconduttori e componenti strategici;
- infrastrutture condivise per test, validazione, pilot line e industrializzazione.

L'obiettivo è una "open strategic autonomy" concreta: ridurre le concentrazioni più rischiose, creare fonti alternative credibili diversificando il più possibile, preservare la competitività industriale e assicurare che l'Europa disponga delle capacità necessarie per continuare a produrre componenti strategici anche in presenza di shock geopolitici o commerciali.

È fondamentale essere consapevoli che **oggi l'approvvigionamento di materie prime critiche è concentrato in paesi extra EU**: molti materiali critici dipendono da un numero limitato di paesi, fornitori e centri di lavorazione, in particolare nelle fasi a monte e intermedie della catena. In particolare, il settore automotive sconta una dipendenza strutturale dalle seguenti tre aree geografiche:

- La **Cina** svolge un ruolo dominante nella raffinazione delle terre rare e nella produzione di magneti NdFeB, nonché nella lavorazione del gallio e del germanio.
- L'**Asia orientale** (Taiwan e in Corea del Sud) è protagonista nella produzione di semiconduttori
- Dall'**Africa** e dall'**America Latina**, invece, dipendono diverse catene di approvvigionamento minerarie.

Si evidenzia inoltre che la transizione del settore automotive comporta l'aumento di componenti fortemente richiesti anche da altri settori, come i data center, l'intelligenza artificiale, l'energia pulita, l'elettronica di consumo, l'informatica e la difesa, che ha determinato:

- una forte competizione tra settori
- il dirottamento di questi componenti e materie prime strategiche e limitate verso i settori con maggiore redditività
- forte pressione sulla capacità produttiva e penuria di materiale
- speculazione fuori controllo sui prezzi dei componenti hi-tech

Per far fronte a queste dinamiche la Commissione EU dovrebbe avviare sistematicamente delle indagini interne e con il WTO su eventuali violazioni delle norme Antitrust per disincentivare speculazioni in essere e future da parte di produttori globali e Far-East. Le linee guida di commercializzazione in EU dovrebbero prevedere per i costruttori di componenti hi-tech l'obbligo di trasparenza nelle eventuali richieste di extracosti ai clienti, non consentendo invece di avvalersi nei periodi di shortage della "causa di forza maggiore" per non rispettare le norme contrattuali, alimentando la speculazione di mercato.

In considerazione di queste premesse è chiaro che l'indipendenza o autosufficienza rappresenta nel breve e medio periodo una chimera difficile da raggiungere e la diversificazione costituisce l'unica alternativa di derisking percorribile in caso di shock o crisi geopolitiche.

5. Richieste ANFIA alla Commissione

1. Definire politiche normative e regolatorie basate sulla pluralità tecnologica evitando di rendere un settore legato ad un'unica tecnologia. Questo è il tassello base per la vera diversificazione e indipendenza dell'industria EU. Legare la decarbonizzazione dei trasporti alla sola elettrificazione ha reso la filiera EU completamente dipendente dalla Cina.
2. Definire l'eventuale pacchetto DiversifyEU su base end-to-end, includendo esplicitamente componenti, equipment, testing, IP e servizi industriali abilitanti. Fondamentale garantire un approccio pragmatico che valuti sia la reale possibilità di diversificazione che la sostenibilità economica del processo.
3. Introdurre una metodologia europea di risk assessment che combini concentrazione, sostituibilità, tempo di qualifica e impatto industriale.
4. Creare strumenti finanziari dedicati sia ai costi di diversificazione che alla costruzione di nuova capacità produttiva, accompagnandoli con misure volte a ridurre gli svantaggi strutturali della produzione europea, in particolare quelli connessi al costo dell'energia. Prevedere degli incentivi sui CAPEx "made in EU" come iperammortamento o contributi in conto capitale che escludano tassativamente il ricorso a fornitori extra EU.
5. Premiare la resilienza progettata ex ante: multi-sourcing qualificato, modularità, design for availability e gestione preventiva delle obsolescenze. È quindi fondamentale implementare sostegni e incentivi per OEMs e Tier-N per realizzare prodotti "Made in EU" resilienti e competitivi.
6. Assicurare coerenza normativa tra DiversifyEU, Critical Raw Materials Act, Chips Act 2.0, Industrial Accelerator Act, Public procurement e strumenti di politica commerciale e industriale, soprattutto in relazione al concetto di Made in Europe/European preference. Evitare quindi duplicazioni normative e nel caso rafforzare quelle già esistenti.
7. Coinvolgere stabilmente gli utilizzatori industriali downstream nella governance e nella definizione delle priorità, con obblighi informativi proporzionati e tutela dei dati commercialmente sensibili.
8. Supporto per la resilienza delle PMI: a differenza degli OEM, le PMI non hanno procurment generale, multiple sourcing, capacità finanziaria e supply-chain intelligence. È quindi necessario che la CE individui programmi di supporto specifici (supply-chain e cybersecurity assessment, supplier diversification, digital tools, formazione, supporto finanziario, ecc.) per trasformare la resilienza da aziendale a quella dell'intera filiera.
9. Approcci differenziati in base alla filiera di riferimento: evitare l'approccio one fits all tenendo in considerazione la maturità tecnologica e le tempistiche di diversificazione e approvvigionamento delle diverse filiere produttive: veicoli industriali (truck e bus) hanno

bisogno di tempistiche più lunghe rispetto a quelle delle autovetture, è quindi fondamentale che eventuali misure di resilienza vengano avviate prima, o comunque prendano come punto di riferimento questo segmento.

Conclusione

DiversifyEU può diventare uno strumento efficace di sicurezza economica solo se affronta le dipendenze in maniera pragmatica e realistica intervenendo dove realisticamente queste possono essere superate e introducendo strumenti di mitigazione dei costi e dei tempi di sviluppo di approvvigionamenti alternativi. Per l'automotive ciò significa passare da una logica centrata sulla singola materia prima a una politica di resilienza industriale che protegga l'intera capacità europea di progettare, produrre, qualificare e mantenere nel tempo componenti strategici e competitività economica.