

## LA FILIERA ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE TRA TRANSIZIONE ECOLOGICA E COMPETITIVITÀ

*Servono politiche industriali che puntino sull'innovazione di prodotto non essendo certo sufficienti gli interventi a sostegno della domanda*

*L'UE deve considerare il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni: l'elettrico è una delle opzioni ma non l'unica soluzione*

Altavilla Vicentina, 11 luglio 2024 – Si è tenuto oggi presso CUOA Business School l'incontro promosso da Federmeccanica e ANFIA, con il patrocinio di Confindustria Veneto, su **La filiera Italiana dell'Automotive tra transizione e competitività**.

Dopo i saluti di **Roberto Ciambetti** (Presidente del Consiglio Regionale del Veneto) e di **Enrico Carraro** (Presidente Confindustria Veneto) sono stati presentati due studi che hanno inquadrato rischi e opportunità del futuro del settore automotive in Italia in correlazione a quanto sta accadendo in particolare tra Europa e Cina, con il Green Deal e l'introduzione dei dazi aggiuntivi all'importazione delle auto elettriche dal Paese asiatico.

Il primo, "**Piano per la competitività del settore automotive italiano**" è stato curato da ANFIA e AlixPartners e presentato da **Dario Duse** (Partner & Managing Director, EMEA co-leader Automotive and Industrial – AlixPartners) e **Fabrizio Mercurio** (Director Automotive and Industrial Goods Team – AlixPartners), mentre il secondo "**L'automotive verso la sostenibilità ambientale**" da **Corrado La Forgia** (Vicepresidente Federmeccanica - General Manager VHIT-WEIFU) e **Luca Beltrametti** (Università di Genova).

Le valutazioni e le proposte emerse da queste analisi sono state lo spunto per la successiva tavola rotonda in cui si sono confrontati **Roberto Vavassori** (Presidente ANFIA - Chief Public Affairs Officer & Board Member Brembo), **Federico Visentin** (Presidente Federmeccanica – Presidente & CEO Mevis) e **Marco Stella** (Presidente Gruppo Componenti ANFIA – CEO DTS Group).

*«Abbiamo bisogno di politiche industriali che puntino soprattutto sull'offerta e sull'innovazione di prodotto più che sugli incentivi sulla domanda che devono rimanere soluzioni marginali - dichiara **Federico Visentin**, Presidente Federmeccanica e Presidente & CEO Mevis - Ci auguriamo che la nuova Commissione Europea rifletta sulla necessità di introdurre il principio della neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni: l'elettrico deve essere una delle opzioni e non l'unica soluzione. Dobbiamo puntare alla crescita delle imprese per avere più grandi produttori e nel frattempo attrarre big player stranieri anche cinesi vincolandoli ad investire sulla filiera italiana. In quest'ottica, la politica di dazi è pericolosa in quanto innesca reazioni a catena non controllabili e non possiamo permetterci l'autarchia essendo la nostra una manifattura esportatrice ed un'industria di trasformazione per cui anche l'import è fondamentale.»*

*«Il convegno di oggi consente di fare il cosiddetto 'punto bussola' nel tragitto verso la neutralità carbonica che il settore automotive, anche quello italiano, ha intrapreso con convinzione – commenta **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA e Chief Public Affairs Officer & Board Member di Brembo - A partire dai due studi presentati, sia pure per sommi capi, visto il tempo a disposizione, si comprende come vi siano scenari complessi di fronte alle nostre aziende, che vanno affrontati in assenza di mappe dettagliate, ma in territori in gran parte inesplorati; mi*

*riferisco al tema enorme della necessità di disporre di energia pulita nella quantità e tempistica richiesta dal sistema e a costi competitivi con il resto dei concorrenti, alla necessità imperativa di snellire molti processi burocratici autorizzativi a tutti i livelli, inclusi quelli regionali, alla opportunità di ripensare modelli organizzativi del lavoro che sappiano coniugare l'attrattività di talenti per il nostro settore con schemi retributivi incentivanti e che garantiscano la necessaria competitività e flessibilità per le nostre produzioni, al supporto legislativo nazionale ed europeo per garantire condizioni eque e paritetiche di competizione internazionale. E, per i nostri imprenditori, la necessità di abbracciare con lo sguardo creativo e propositivo il mondo intero della produzione di veicoli, che per una parte molto rilevante ha spostato il baricentro al di fuori dei confini consueti; oggi l'Europa deve andarci stretta, e la necessità di competere con attori industriali non più emergenti ma affermati rappresenta il nocciolo della sfida che le aziende del nostro settore devono affrontare e vincere».*

*«Il nostro studio – aggiunge **Corrado La Forgia**, Vicepresidente Federmeccanica e General Manager VHIT-WEIFU – si propone di dare un contributo di consapevolezza alla discussione in corso sulla transizione green in corso attraverso l'analisi strutturata e comparata delle strategie di sviluppo industriale in Europa e in Cina. Gli elementi emersi conducono alla necessità di una revisione pragmatica dei targets europei fissati e della via indicata per raggiungerli. Essenziale l'apertura alla neutralità tecnologica e la capacità di relazione con i leader tecnologici emergenti, con obiettivo strategico, in particolare per il nostro paese, di attrarre investimenti e insediamenti produttivi e di R&D importanti».*

*«Lo studio che abbiamo realizzato insieme ad AlixPartners – afferma **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA – raccoglie i contributi dei partecipanti ai lavori del Tavolo Sviluppo Automotive gestito dal Ministero delle imprese e del Made in Italy e ora in fase conclusiva, ovvero ANFIA, Stellantis, i rappresentanti delle regioni in cui si trovano gli stabilimenti del Gruppo e le parti sociali. Il lavoro traccia i possibili impatti della transizione energetica sulla filiera a livello regionale, analizza i gap di competitività delle imprese italiane rispetto ai principali competitor e, infine, identifica quattro aree di intervento - produzione locale, competitività produttiva (OEM e fornitori), attrazione di investimenti e tecnologia, riconversione e sviluppo occupazionale – e una ventina di misure di sostegno proposte per guidare e supportare l'evoluzione della filiera produttiva, che puntano principalmente ad incoraggiare l'incremento dei volumi della produzione locale di autoveicoli e a potenziare la competitività della nostra componentistica rispetto ai competitor. In questo momento così sfidante, tra gli elementi di difficoltà da evidenziare ci sono anche le scelte di gestione e di relazione con la filiera di alcuni Costruttori, come Stellantis, che prevedono di dare sempre maggior spazio alle low cost countries, mettendo sul tavolo un confronto impari delle condizioni di fornitura rispetto alla supply chain europea e italiana».*

#### GLI STUDI

**Lo studio ANFIA – AlixPartners** si concentra su due obiettivi principali. Il primo è analizzare ed identificare in maniera puntuale i gap di competitività tra il sistema produttivo automotive italiano e quello di altri Paesi europei come Francia, Germania, Spagna e Paesi dell'Est – in particolare sulle maggiori voci di costo per le imprese, ovvero energia, lavoro e logistica – per poi elaborare una serie di proposte di politica industriale che il Governo dovrà mettere in campo nel breve e nel medio e lungo periodo per cercare di colmare queste differenze, in modo che si creino le condizioni per arrivare a produrre in Italia, nel 2028-2030, almeno 1 milione di autoveicoli, coinvolgendo

in misura crescente il sistema della componentistica italiana e mantenendo e sviluppando le competenze in ricerca e sviluppo sul territorio.

Il secondo obiettivo è analizzare l'impatto sul fatturato e sulla forza lavoro della filiera della componentistica italiana della transizione ecologica e, nello specifico, degli obblighi regolamentari imposti dall'UE e orientati all'elettrificazione del settore dell'auto.

**Lo studio di La Forgia e Beltrametti** ha evidenziato una crescita clamorosa del peso dei produttori cinesi a discapito dei produttori occidentali. Questa tendenza si associa ai radicali cambiamenti tecnologici in atto, imposti anche dalle normative europee, che hanno permesso alla Cina di contendere la leadership tecnologica nella produzione di veicoli elettrici. Questo è avvenuto anche grazie alle intelligenti politiche di sostegno alla domanda di auto elettriche fatte dal governo cinese che hanno favorito una continua innovazione tecnologica innalzando il livello di performance dei veicoli e riducendone al contempo i costi di produzione. Ciò, associato alla disponibilità di materie prime, di enormi economie di scala e di competenze professionali, ha permesso un "sorpasso" rispetto ai leader tradizionali occidentali. Lo studio avanza anche alcune considerazioni e proposte nella prospettiva di una valorizzazione delle filiere italiane di fornitura all'interno delle catene globali del valore: collaborazioni con i nuovi players indicando nella creatività italiana la chiave per passare dal "Made in Italy" a "Invented and Made in Italy" a difesa della profittabilità delle imprese e anche dei salari; la necessaria crescita dimensionale delle imprese; l'adozione dei principi di neutralità tecnologica e di revisione di alcuni aspetti sostanziali delle politiche europee relative alla transizione green.