



Audizione presso la X Commissione
permanente (Attività produttive)
Camera dei deputati

Audizione sulla nuova strategia industriale
europea e sulle misure di difesa commerciale UE



30 Giugno 2020

L'industria automotive europea



- **13,8 milioni di addetti diretti e indiretti** (11,4% del settore manifatturiero EU e 6,1% di tutti i lavoratori EU)
- **1° investitore in R&I** per numero di brevetti e con una spesa annua di circa **57,4 Mld**, pari al 28% della spesa complessiva (di cui 22 Mld € della sola componentistica)
- **440 Miliardi di euro** di gettito fiscale (EU15)
- **84,4 miliardi di euro** di saldo positivo della bilancia commerciale

L'industria automotive italiana



5.529
imprese



274.357
Addetti
nella
produzione

9,3 miliardi
€ salari e
stipendi



105,8 Miliardi €
Fatturato

11% del
manfatturiero

6,2% del PIL



settore
industriale
con il **più alto**
moltiplicatore
di valore
aggiunto



1,23 milioni
Addetti

26 miliardi
€ salari e
stipendi



335 Miliardi €
Fatturato

19% del PIL



76,3 miliardi €
Gettito fiscale 2018

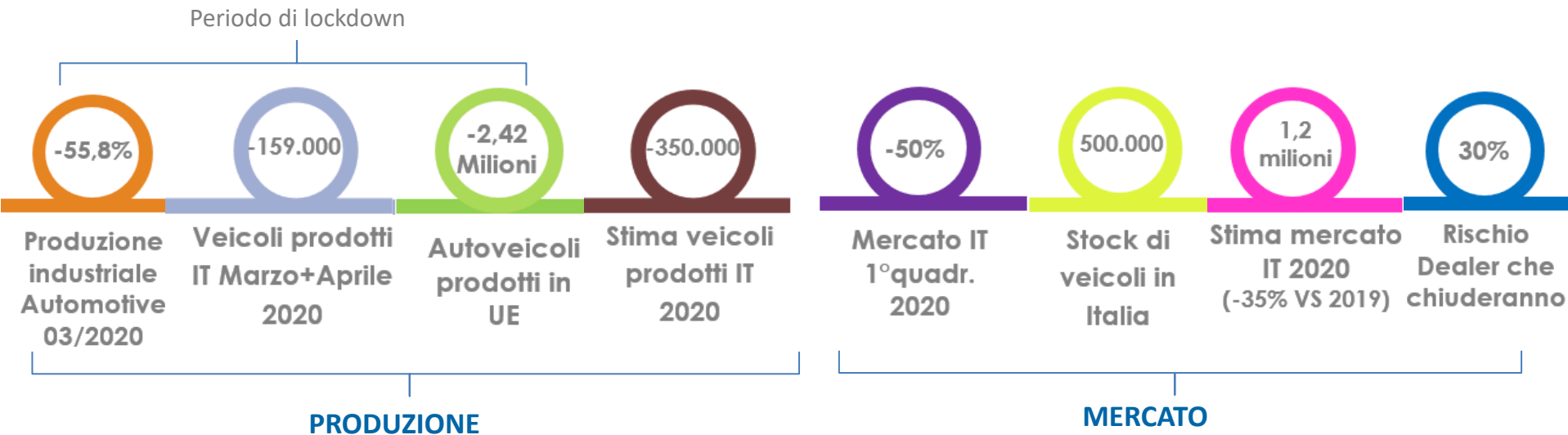
- 60 miliardi € utilizzo
- 9,5 miliardi € acquisto
- 6,8 miliardi € possesso



COMPONENTISTICA: Fiore all'occhiello della manifattura italiana, conta oltre 2.000 imprese, 158.000 addetti e 50 miliardi di euro di fatturato.

Esporta in tutto il mondo, fornisce componenti per tutte le case automobilistiche e ha un **saldo attivo di 6,5 miliardi di euro.**

Primi impatti COVID 19 sul settore automotive Italiano



Impatti ancora inquantificabili, ma importanti, si avranno nei prossimi mesi a causa del **calo di produzione e mercato di veicoli a livello europeo e globale.**

In Italia e nei major market europei, lo **stock di veicoli accumulato nei mesi di lockdown** unito alla lentissima ripartenza del mercato, stanno **rallentando il riavvio delle produzioni industriali.**

Si consideri che per ogni 100.000 auto non vendute corrisponde un ammanco di gettito pari a 500 milioni

Politica commerciale europea – temi prioritari settore Automotive

Revisione della Politica Commerciale dell'UE

Lo scorso 16 giugno la Commissione EU ha ufficialmente dato il via alla **revisione della politica commerciale dell'UE**. Una UE forte ha bisogno di una forte politica commerciale e di investimento per sostenere la ripresa economica, creare posti di lavoro di qualità, proteggere le aziende europee da pratiche sleali in patria e all'estero e garantire la coerenza con priorità più ampie nei settori della sostenibilità, dei cambiamenti climatici, dell'economia digitale e sicurezza.

La revisione della politica commerciale dell'UE sarà il risultato di un processo trasparente che comprende la **consultazione pubblica**, le **discussioni con il Parlamento europeo e gli Stati membri**, nonché l'impegno con le **parti interessate** e i rappresentanti della società civile.

La **consultazione** (che chiuderà il 15 Settembre 2020) copre tutti gli argomenti pertinenti alla politica commerciale dell'UE, con particolare attenzione a:

- Costruire un'economia dell'UE resiliente e sostenibile dopo il coronavirus
- **Riforma** dell'Organizzazione mondiale del commercio (**WTO**)
- Creare **opportunità commerciali globali** per le imprese e in particolare le PMI.
- **Massimizzare** il contributo della politica commerciale per affrontare le principali sfide globali come i cambiamenti climatici, lo sviluppo sostenibile o la transizione digitale
- **Rafforzamento delle relazioni commerciali** e di **investimento** con i principali partner commerciali
- **Migliorare le condizioni di parità** e **proteggere le imprese e i cittadini dell'UE**

ANFIA prossimamente analizzerà con ACEA e CLEPA il nuovo piano della UE.



BREXIT

ANFIA è a favore della conclusione di un **accordo di libero scambio (ALS) UE- UK** che preveda misure specifiche per il settore Automotive per evitare un effetto drammatico sull'industria italiana con una forte riduzione dell'interscambio commerciale Italia – Regno Unito (interscambio positivo componentistica con UK).



L'Automotive Annex dovrebbe prevedere:

- **Allineamento normative e regolamenti** attuali e future per evitare barriere non tariffarie
- **Regole di origine** che riflettano le realtà manifatturiere con un periodo di introduzione (**phase-in period**) graduale
- **Norme di origine** riguardo le **batterie dei veicoli elettrici** più liberali considerata l'assenza di un'industria UE di riferimento
- **Specifiche condizioni commerciali e procedure doganali** alternative a supporto del settore automotive
- **Tempi di attuazione** dell'Accordo fattibili e sufficienti
- **Libera mobilità del lavoro** tra UE e UK

ANFIA
Position Paper ALS UE-UK
→ MAECI, Pres.Consiglio,
Rapp.Perm.ITA c/o UE

Meccanismo di salvaguardia sulle importazioni di acciaio (1/2)

In seguito all'imposizione del dazio del 25% sulle importazioni di acciaio da parte USA nel 2018, la **CE** ha introdotto a **luglio 2018 misure di salvaguardia** riguardanti una serie di prodotti di acciaio di qualsiasi origine al fine di evitare un brusco aumento delle importazioni.

E' consentito l'**ingresso gratuito** in UE di acciaio dall'estero **solo fino al raggiungimento di una certa soglia**, calcolata in base alle importazioni degli ultimi anni. Una volta superata la soglia (differente per ogni categoria) scattano i dazi al 25%. **La CE ha previsto che il flusso di importazioni libere** (sotto soglia e senza dazio) **cresca a intervalli regolari del 5%** (scesa al **3%** con l'ultima revisione).

In corso la revisione annuale del meccanismo di salvaguardia. Principali cambiamenti:

- gestione delle quote trimestrale (anziché annuale) di tutte le quote specifiche per paese per garantire un flusso più stabile delle importazioni e ridurre al minimo il rischio di aumenti eccessivi delle importazioni durante la durata residua delle misure
- Introduzione di un regime di accesso definito per l'accesso alla quota residua dei paesi che beneficiano della quota specifica per paese a tutela degli esportatori più piccoli.





Rischi per il settore: le misure di salvaguardia limitano la capacità di approvvigionarsi in maniera ottimale sebbene l'industria automotive EU ricorra all'importazione di acciaio da paesi Terzi in minima parte (poco più del 5%) quando i produttori EU non sono in grado di fornire la qualità e la quantità necessarie.

Effetti COVID-19: la pandemia ha pesantemente colpito anche il settore automotive europeo con la perdita di una produzione di oltre 2,3 milioni di veicoli. Una auspicabile ripresa del mercato e conseguentemente l'accelerazione della produzione nell'ultima parte dell'anno potrebbe essere penalizzata dal meccanismo di salvaguardia facendo aumentare il costo della materia prima importata.

ANFIA, si allinea ad ACEA e CLEPA, accogliendo con favore la decisione della CE di **non ridurre ulteriormente del 75% le importazioni di acciaio**, poiché sebbene la richiesta sia stata fatta per proteggere il settore siderurgico, è evidente che una nuova limitazione avrebbe ulteriori effetti negativi per i settori, come quello automotive, grandi utilizzatori di acciaio.

Dazi USA su settore auto



Nel **2018** il Dipartimento al Commercio ha avviato una indagine, sotto la Sezione 232 del Trade Act del 1962, per determinare se le importazioni di automobili e componentistica possono minacciare la sicurezza nazionale degli USA. Le conclusioni dell'inchiesta sono che le elevate importazioni da Europa e Giappone possono minacciare «la superiorità tecnologica dell'Automotive USA nel lungo termine» e in qualche modo impattare anche sull'industria della difesa.

Rischi per il settore: imposizione di un **dazio del 25%** sulle importazioni in USA di autoveicoli e componenti EU.

A maggio 2019 Trump ha incaricato il Rappresentante USA ad avviare le trattative per negoziare un nuovo accordo commerciale con l'EU e con il Giappone per l'importazione di auto e componenti.

Lo scorso **13 novembre 2019** scadeva il termine per la decisione di Trump di imporre i nuovi dazi. Nessuna decisione definitiva è stata presa

Elementi sul piatto della bilancia:

- **PRO:** Investimenti dei car maker EU in USA
- **CONTRO:** vicenda Aiuti di Stato Airbus/Boeing (marzo 2020 USA ha aumentato i dazi su import aerei Airbus)

Una politica industriale europea per l'automotive

Una rinnovata politica industriale europea

La comunicazione sulla strategia industriale individua una serie di misure e di azioni per la trasformazione dell'industria europea verso la neutralità climatica e la digitalizzazione

Gli impatti sul settore automotive:

- rinnovamento dei processi industriali con uso di tecnologie più pulite nella produzione
- digitalizzazione ed automazione dei processi produttivi
- **cambio di prodotto**: si produrranno sempre meno veicoli ICE (sulla tecnologia diesel, l'industria europea è leader) e sempre più **veicoli elettrici** (l'Europa non produce ancora batterie, non ha accesso a molte materie prime di quasi totale dominio asiatico e **per ora dipende totalmente da altri continenti** per le forniture del maggior componente)
- sviluppo della **guida autonoma e della connettività** di veicoli e infrastrutture

La regolamentazione europea di riduzione della Co2 post 2020



Auto: 95 gr/CO2
(-40% vs 2007)

VC: 147 gr/CO2
(-30% vs 2007)

✓ Auto: riduzione del 15%

✓ VC: riduzione del il 15%

✓ Auto: riduzione del 37%%

✓ VC: riduzione del 31%

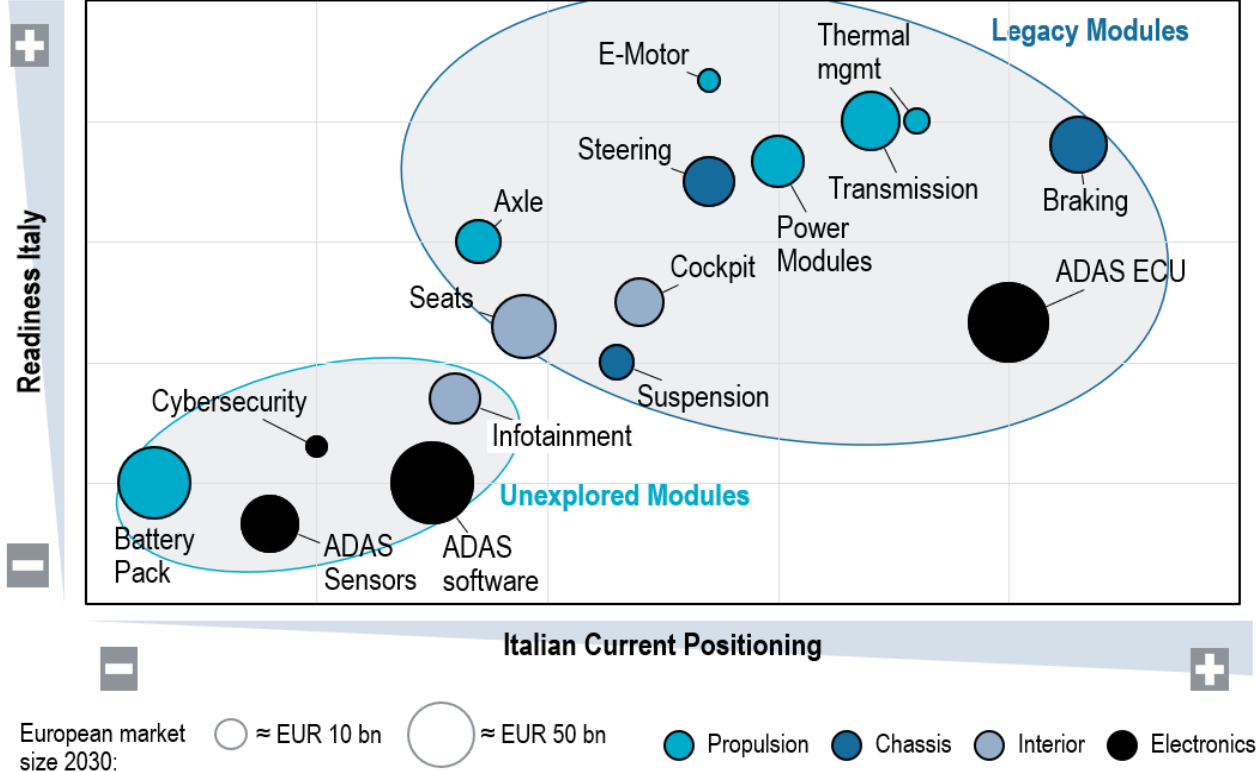


Per i **Veicoli industriali**
è la prima
regolamentazione

Riduzione del 15%
dei valori 2019

Riduzione del 30%
dei valori 2019

Elettificazione e guida autonoma: il posizionamento della filiera italiana



Azioni necessarie

Moduli tradizionali

Integrando l'expertise riconosciuta nella meccanica con le skill dell'elettronica

Favorendo l'aggregazione

Facendo leva sull'attitudine italiana nel problem solving e nell'heritage per offrire soluzioni di nicchia

Moduli Innovativi

Attraindo investimenti esteri di leader tecnologici globali

Favorendo l'acquisizione di tecnologie in Paesi ad alta intensità di innovazione e scarsa manifattura (es. Israele)

Come raggiungere l'obiettivo di un'industria sostenibile e digitalizzata?

La Commissione ha individuato una serie di iniziative volte ad affrontare le diverse sfaccettature della transizione, per l'industria automotive sono di prioritaria importanza:

- Programma **IPCEI**: Batterie 1 e 2, idrogeno e guida autonoma e connessa → su cui i Governi nazionali hanno un ruolo fondamentale nello stanziare risorse proprie per la partecipazione delle imprese (ad oggi l'IT ha istituito un fondo IPCEI con una dotazione di 60M€ per il 2020 e 150M€ per il 2021. Per la sola partecipazione delle imprese italiane all'IPCEI batterie 1, la Commissione ha autorizzato un finanziamento pubblico nazionale fino a circa 570M€).
- **Consultazione Batterie**: la Commissione si sta apprestando ad aggiornare il quadro normativo sulle batterie alla luce dell'incremento esponenziale della domanda (stima produzione UE di batterie al 2030 tra 100 e 350 GWh, domanda al 2030 intorno a 500 GWh). Sarà fondamentale che la nuova normativa tenga conto delle specificità e peculiarità della filiera europea in 'costruzione'.
- **Orizzonte Europa**: per finanziare ricerca e innovazione del settore della mobilità e supportare la collaborazione tra imprese grandi, PMI e start-Up dei diversi paesi europei per lo sviluppo delle nuove tecnologie e dei nuovi sistemi di mobilità
- **Reskilling ed Upskillig** dei lavoratori: è fondamentale lavorare per l'aggiornamento delle competenze settoriali, investendo sulla formazione professionale e sulla sinergia tra mondo industriale, accademico e scolastico
- **Finanza Sostenibile**: è essenziale che il quadro normativo europeo di stimolo agli investimenti 'green' sia coerente con gli obiettivi ambientali di settore (target di riduzione delle emissioni di CO2, utilizzo dei carburanti alternativi come definiti dalla direttiva DAFI), per poter agire efficacemente come leva della transizione.

I 10 punti per contribuire all'attuazione del Green Deal europeo

1. Neutralità tecnologica: necessaria per garantire le diverse esigenze di mobilità
2. Rinnovo del parco circolante fatto attraverso un approccio olistico che veda una combinazione tra tecnologie tradizionali più efficienti e una sempre crescente quota di veicoli a bassissime emissioni
3. Spinta per l'utilizzo di carburanti avanzati e da rinnovabili (anche attraverso la tassazione)
4. Infrastrutture per i carburanti alternativi (in particolare per la ricarica elettrica e per il rifornimento LNG) diffusa su tutto il territorio europeo
5. Il calcolo del Life cycle assessment dipende da troppi fattori indipendenti dall'industria automotive, non è da considerare metodologia per identificare obiettivi europei
6. Supporto R&D non solo per veicoli a basse emissioni, ma anche per migliorare l'efficienza dei motori ICE
7. Garantire che il maggior costo delle nuove tecnologie non rallenti il rinnovo del parco (possibile intervento sulla tassazione energetica)
8. Reskilling and upskilling
9. Efficientamento della logistica e del trasporto pubblico
10. Considerare gli effetti socio economici della transizione ecologica

Contatti

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Mail: anfia@anfia.it

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

tel. +39 06 54221493

Mail: anfia.roma@anfia.it

www.anfia.it



@Anfia_it



Associazione Nazionale
Filiera Industria Automobilistica



[anfiatube](https://www.youtube.com/channel/UC...)