

All'annuale Assemblea Pubblica di ANFIA si è fatto oggi il punto sulla situazione che la filiera automotive italiana sta attraversando in rapporto al contesto internazionale e si è cercato di dare una risposta alla sfida globale accelerata dalla crisi. Il presidente di Anfia, Eugenio Razelli ne ha discusso insieme ad Adolfo Urso, Vice Ministro allo Sviluppo Economico, Sergio Marchionne, CEO FIAT Group, Emanuele Bosio, CEO del Gruppo Sogefi e Bartolomeo Giachino, Sottosegretario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Posta di fronte a uno scenario globale profondamente trasformato, in cui si avvertono i primi timidi segnali di ripresa, distribuiti in maniera non omogenea a livello di Paesi, la filiera automotive italiana è chiamata a ridefinire, con tutti gli stakeholders del settore, il proprio ruolo. L'Assemblea aperta di ANFIA svoltasi oggi a Roma è stata l'occasione per raccogliere contributi da tutti gli attori della filiera - imprese, istituzioni, servizi e reti di vendita, gestori di infrastrutture, utilizzatori finali della mobilità - al fine di ridisegnare la mobilità del futuro mediante un piano a medio-lungo termine che affronti tutte le tematiche ad essa connesse. "La filiera automotive è una filiera chiave per il Paese - ha sottolineato Eugenio Razelli, Presidente dell'Associazione - uno dei principali 'datori di lavoro' con circa 3.500 aziende e rappresenta, se consideriamo anche gli indiretti, oltre 1,2 milioni di addetti. L'industria manifatturiera italiana è al quinto posto a livello mondiale in termini di PIL generato, e in termini di pro-capite è al secondo posto dopo la Germania. Nel nostro Paese 1 lavoratore su 20 appartiene al settore automotive".

Nei primi otto mesi del 2010 il mercato auto ha segnato una contrazione del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2009 e il calo della raccolta ordini sfiora il 24%. Il trend decrescente innescato ad aprile con l'esaurimento, a fine marzo, del portafoglio ordini accumulato negli ultimi mesi del 2009 per effetto degli incentivi, proseguirà fino a fine anno. Da aprile ad oggi il mercato ha riportato per cinque mesi consecutivi flessioni a due cifre (agosto: -19,3%) e non si intravedono, per il momento, segnali di miglioramento della fiducia dei consumatori, unico elemento che farà risalire la domanda. Il 2010 chiuderà con un calo significativo rispetto al 2009 e si dovrebbe attestare leggermente sopra 1,9 milioni di unità, molto sotto la media degli ultimi 10 anni (2,25 milioni di unità all'anno). A farne le spese sarà l'intera filiera automotive, ma anche il sistema della mobilità, essendosi interrotto quel circolo virtuoso, alimentato dal rinnovo del parco circolante in chiave ecologica, che, nel 2009, ha consentito un netto miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza delle vetture. Nel 2009 le vetture ad alimentazione alternativa sono arrivate a triplicare la propria quota sul totale immatricolato, contribuendo a un notevole ribasso della media ponderata delle emissioni di CO2 del venduto (da 144,8 g/km nel 2008 a 136,6 g/km).

Per i veicoli commerciali leggeri, a fronte di una ripresa della produzione industriale e un miglioramento dell'indice di fiducia delle imprese, anche se con scarsa visibilità per i mesi

futuri, si è registrato un leggero miglioramento di mercato, a fronte di un forte calo nel 2009.

“L'industria automobilistica a livello mondiale sta affrontando due sfide chiave — ha dichiarato Eugenio Razelli, Presidente di ANFIA. La prima è la sfida della mobilità sostenibile — che per noi vuol dire più pulita, più eco-compatibile, più sicura, più intelligente, più accessibile — per la quale sono richiesti grandi investimenti in tecnologia dei veicoli, combinati con investimenti in infrastrutture, intermodalità ed educazione dei conducenti. La nostra filiera è impegnata a rendere i motori a combustione interna sempre più competitivi e a sviluppare carburanti alternativi (metano, GPL, elettrico — puro e ibrido — e idrogeno), per i quali è necessario il supporto di adeguate e capillari infrastrutture. L'impatto dei veicoli verdi deve essere valutato con il metodo Well to Wheel, che prende in considerazione le emissioni dalla produzione allo smaltimento del veicolo.

La seconda sfida — ha proseguito Razelli — è quella della competitività del settore, che la crisi economica da un lato e la sempre maggior globalizzazione dall'altro, hanno reso ancor più 'sfidante'. Per vincerla, occorre l'impegno sia dell'industria, sia delle istituzioni e degli altri partner della filiera. A livello europeo è fondamentale per le imprese poter contare su un sistema tariffario equo che non sposti la competitività a favore di altri sistemi economici. Riteniamo che l'UE debba rivedere la sua politica commerciale, che fino ad oggi si è concretizzata in concessioni troppo spesso ingiustificate ai nostri partner commerciali. Condizioni paritarie devono regolare i negoziati a livello globale, facendoli precedere da adeguati studi d'impatto.

A livello nazionale, le istituzioni devono creare le condizioni socio-economiche favorevoli alla competitività delle imprese, lavorare allo snellimento della macchina burocratica, riformare il fisco, investire sul rinnovamento infrastrutturale e aprirsi al nucleare. Se tutto questo succederà, riprenderanno l'occupazione, il reddito medio pro-capite e la fiducia dei consumatori.

Le nostre imprese, da parte loro, devono rilanciare la propria competitività lavorando sulla ricerca e sull'innovazione tecnologica, sul lavoro e sul nuovo patto per la produttività, sulla crescita dimensionale e sull'internazionalizzazione”.