



## Assemblea Gruppo Componenti ANFIA Scenari internazionali nel settore automotive

Auditorium grattacielo Intesa Sanpaolo - Torino, 7 Aprile 2017

### Relazione di Giuseppe Barile, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA

Buongiorno e benvenuti all'Assemblea del Gruppo Componenti ANFIA.

Fa piacere constatare una partecipazione così numerosa, dimostrazione di un interesse verso gli argomenti trattati ed anche, lasciatemi dire, di ottimismo verso il futuro.

Un grazie anche ad Intesa Sanpaolo, che ci ha permesso di ospitare la nostra Assemblea in questo bellissimo edificio, a simbolo di una Città che guarda avanti con spirito positivo.

Come vedete dalla slide, il titolo che abbiamo scelto per l'incontro di oggi è "Scenari internazionali nel settore automotive".

L'obiettivo di oggi è quindi di tenere alta l'attenzione per il nostro settore cogliendo l'occasione per riflettere insieme sui possibili scenari di mercato che ci troveremo ad affrontare e le opportunità ad essi legate.

Ad aiutarci in questo abbiamo un pannello di ospiti che ringrazio fin d'ora per la loro disponibilità.

Lascero' la parola al Dott. Giorgio Elefante, Associate Partner della PWC (PricewaterhouseCoopers Advisory), che ci condurrà attraverso un'analisi delle evoluzioni del settore automotive.

A seguire, il punto di vista di due Costruttori importantissimi, per PSA il Dott. Georges Bui e per FCA il Dott. Virgilio Cerutti.

A completare ed integrare il quadro complessivo del settore, il Prof. Gros-Pietro ci darà quella che è la visione del nostro comparto attraverso "gli occhi" di una grande Banca come Intesa Sanpaolo.

A questo punto, avremo una sessione di Q&A, in riferimento alla quale sono stati distribuiti dei fogli per appuntare le Vostre domande (specificando a quale relatore sono rivolte).

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it) -  
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418 - E-mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)  
[www.anfia.it](http://www.anfia.it)



Un breve cenno su ANFIA.

La nostra Associazione rappresenta l'intera filiera automotive italiana ed è una delle principali associazioni di categoria di Confindustria.

Una realtà capace di rappresentare ed offrire servizi alle aziende del comparto per sostenerne e rafforzarne la competitività, la crescita sui mercati esteri e l'integrazione nei sistemi di mobilità.

Per la componentistica italiana, nel 2015 il fatturato è stato di 39 Mld circa, con un export di 19,91 Mld ed una bilancia commerciale pari a 5,8 Mld. Nel 2016 l'export sale a 19,97 Mld (+0,3%) e il saldo della bilancia è di 5,5 Mld (-5,7%). I dati di fatturato, addetti e numero di imprese provengono dall'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, studio annuale che nasce dalla collaborazione di ANFIA con la Camera di Commercio di Torino e con l'Università Ca' Foscari di Venezia. Stiamo già lavorando all'edizione 2017 della pubblicazione.

Per il 2017, si prevede un andamento positivo del fatturato anche considerando che per il 2017 e il 2018 le previsioni sull'andamento del mercato auto italiano sono buone e presumibilmente anche la produzione di autoveicoli, in Italia, manterrà un trend moderatamente crescente.

Le principali attività sulle quali la divisione Componenti si è maggiormente concentrata hanno riguardato:

– **Internazionalizzazione**

E' un'attività centrale che consente alle aziende di esplorare o sviluppare nuovi progetti sui mercati esteri strategici per il settore. La presenza di PSA oggi, conferma nei fatti che, in questi ultimi anni, alcuni Paesi sono diventati fonte di nuove opportunità (penso all'area del Nord Africa e al Marocco in particolare, oppure al progetto di creazione di un'industria auto in Oman) o sono di nuovo diventati importanti come l'Iran.

Marocco

Nel 2016, ANFIA ha organizzato una missione industriale in Marocco in collaborazione con l'Agenzia Invest in Morocco, dando la possibilità a 12 aziende di avere un quadro esaustivo sulle potenzialità del settore. Lo stesso recente investimento di Sogefi a Tangeri conferma le buone prospettive, contando adesso sulla presenza di due Costruttori (Renault e PSA).

Meet the buyers

Sempre nel 2016, ANFIA, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con Ceipiemonte, ha riunito a Torino 5 grandi buyer internazionali, organizzando

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it) -  
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)  
[www.anfia.it](http://www.anfia.it)

un'agenda di appuntamenti btob con 72 aziende del settore selezionate a livello nazionale, per un totale di 120 incontri.

### Iran

Per quanto riguarda l'Iran, ricordiamo che a fine novembre 2015 è stata organizzata una missione imprenditoriale a Teheran, con più di 30 le aziende del settore automotive partecipanti, evento che ha permesso alle società sia di avere una serie di incontri con aziende della filiera locale, sia di visitare gli stabilimenti di Iran Khodro e Saipa.

Più recentemente, a dicembre 2016, in occasione del Motor Show di Bologna, una delegazione iraniana, composta principalmente dai manager delle due Case Auto iraniane, ha avuto occasione, anche in questo caso, di confrontarsi con 12 aziende aderenti ad ANFIA.

L'Iran ha sicuramente buone prospettive sia in termini produttivi sia in termini di nuove immatricolazioni; è necessario porsi delle riflessioni sulla migliore strategia da adottare per penetrare questo mercato (tramite le Case Auto locali oppure con i Costruttori già presenti). Probabilmente l'intervento di Georges Bui ci potrà fornire qualche indicazione utile al riguardo.

Oltre a questi due esempi, è costante il monitoraggio sui principali mercati e, a tal proposito, ricordo l'imminente missione industriale in India (26-28 aprile), per iniziativa del Ministero dello Sviluppo Economico e di Confindustria, dove, per il settore auto, il coordinamento è affidato ad ANFIA e la partecipazione è al momento di 15 aziende.

### – Area legale

Il Gruppo di lavoro dell'Area Legale ANFIA, composto da account manager e avvocati di aziende associate e di uno studio legale esterno, è stato costituito nell'autunno 2015, focalizzandosi sull'analisi di alcune normative di interesse per il settore automotive e privilegiando il punto di vista dei componentisti. Grazie all'impegno dei suoi membri, è stato possibile realizzare le prime due Linee Guida sui temi "La garanzia nella vendita dei Beni" e "Safety Recall Campaign o Campagna di Richiamo (ministeriale)". Le linee guida hanno l'intento di trattare, a scopi divulgativi, la materia scelta utilizzando un linguaggio semplificato, in modo da poter essere utilizzate anche da persone poco esperte in azienda. E' ora in fase di sviluppo il tema della proprietà industriale.

### – Credito & Finanza

L'Area Credito & Finanza del Gruppo Componenti ANFIA sta sviluppando con Intesa Sanpaolo - di qui la scelta non casuale e di novità della sede del convegno di oggi - un'attività che, partendo dal "Programma Filiera" dell'Istituto, si pone come

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

obiettivo, da parte dell'Associazione, di rendere immediato e snello il rapporto del settore bancario con uno dei comparti industriali più importanti del nostro Paese, promuovendo un approccio di filiera ai temi del credito.

L'intervento del Presidente di Intesa Sanpaolo risulterà utile per comprendere la valutazione di cui gode il nostro settore che, ricordo, è uscito dal periodo più intenso della crisi limitando i danni (anche attraverso una selezione naturale delle aziende), e da circa due anni a questa parte sta vivendo una fase di crescita e di ripresa, sia del mercato sia, soprattutto, della produzione.

Ulteriori obiettivi dell'Area saranno: realizzare delle Linee Guida allo scopo di ottimizzare la gestione finanziaria delle imprese del settore, fornire indicazioni sul modo più efficace di approcciare il sistema bancario, e dedicarsi ad attività di cost accounting.

#### - Lobbying

In tema di lobbying, cito alcune attività che toccano materie di attualità e di interesse primario per il Gruppo Componenti, tra cui quella che ANFIA sta svolgendo proprio in questi giorni per garantire la possibilità di effettuare sperimentazioni di veicoli autonomi e connessi anche in Italia. Altrettanto importante è l'attività portata avanti con il Gruppo di Lavoro ITS sul DDL Concorrenza, per l'implementazione e standardizzazione delle norme in tema principio di interoperabilità e portabilità dei dispositivi (box telematiche) per la telematica assicurativa, garantita dai service provider del settore. Infine, sottolineo le azioni intraprese per ottenere l'incremento delle agevolazioni del credito d'imposta per gli investimenti in ricerca, conseguito grazie alla collaborazione con gli stakeholder e le istituzioni, ma anche grazie alla crescente attività di supporto all'R&D ad opera di ANFIA. Mi riferisco alla partecipazione ai progetti di ricerca attraverso il consorzio ANFIA AUTOMOTIVE, di cui fanno parte 20 aziende della componentistica, e attraverso la gestione organizzativa del Cluster Trasporti e del Distretto Tecnologico DATTILO.

Vi ricordo che le attività di rappresentanza, tutela e promozione degli interessi della filiera automotive italiana nei confronti delle istituzioni e dei principali decision ed opinion maker, sono garantite dalla nostra Area Relazioni Istituzionali di Roma, che lavora per tutti gli associati ANFIA. Vi invito, quindi, a rivolgervi a loro per qualsiasi problematica, normativa, legislativa o istituzionale.

#### - Innovazione con gruppi di lavoro dedicati

Vorrei segnalare, poi, le attività del gruppo di lavoro dedicato al tema Industry 4.0, che ha portato avanti il dialogo con le istituzioni per l'attivazione e la gestione degli strumenti previsti dal Piano Nazionale Industria 4.0 e ha visto un diretto coinvolgimento nel progetto stesso di implementazione del Piano, per quanto riguarda

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

la definizione della lista dei beni legati alla manifattura 4.0 e delle misure al contorno. Inoltre, nei primi mesi del 2017, il Gruppo ha collaborato con Confindustria e con il Ministero dello Sviluppo Economico, insieme ad altre associazioni di categoria, nella preparazione di un "Manuale per le imprese" relativo alle misure del superammortamento e dell'iperammortamento previste dal Piano, manuale poi inglobato nella circolare dell'Agenzia delle entrate N.4/E del 30 marzo, che specifica le procedure di accesso al superammortamento e all'iperammortamento. Con questo ulteriore passaggio normativo, le principali misure del Piano Nazionale Industria 4.0 divengono pienamente operative, così da assicurare un orizzonte di certezze nella pianificazione degli investimenti e garantire la piena fruibilità degli strumenti messi a disposizione delle imprese. Entro il 15 maggio, ANFIA organizzerà 2 incontri operativi (uno al Nord e uno nel Centro-Sud) per dare indicazioni puntuali alle aziende (aree acquisti e amministrazione) sulle procedure e sulle attività necessarie per accedere a questi benefici fiscali, coinvolgendo un panel di esperti.

#### – **Formazione**

Le attività di formazione erogate tramite ANFIA Service stanno crescendo molto a seguito dell'aggiornamento della norma per i sistemi di certificazione Qualità dell'automotive, che ha dato vita alla nuova IATF 16949, pubblicata il 1° ottobre 2016, ed erede dell'ISO/TS 16949. Le aziende si stanno quindi adeguando al nuovo schema di certificazione. Prosegue con successo, intanto, anche la formazione sulle pubblicazioni VDA relative alla gestione della qualità nell'industria automobilistica, erogata da ANFIA Service come unica licenziataria ufficiale, per l'Italia, attraverso un accordo stipulato nel 2011 con il Quality Management Centre del VDA (VDA-QMC). Quest'attività consente di soddisfare le richieste degli OEM tedeschi di implementazione dei metodi VDA da parte dei propri fornitori e di supportare le necessità di formazione delle aziende automotive italiane che forniscono gli OEM tedeschi.

Interessante anche il Master lanciato a marzo da ANFIA-Aftermarket in collaborazione con MotorK, sulla figura dell'Automotive Digital Manager, risorsa strategica nello sviluppo di un'azienda moderna. Il Master si sviluppa in 7 moduli e si conclude con un esame di certificazione di Automotive Digital Manager. L'obiettivo del percorso è formare adeguatamente le figure manageriali delle aree commerciale e marketing a cogliere la sfida del digitale e sfruttare appieno le potenzialità offerte dal web 2.0 e dalle sue evoluzioni per lo sviluppo di progetti digital nel settore della distribuzione automotive.

#### – **Sezione Motorsport**

Oltre alla vivacità della Sezione Aftermarket, composta da 57 aziende, ricordo che da circa un anno ANFIA ha costituito una Sezione Motorsport, al momento composta da

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

13 aziende, che ha l'obiettivo di sviluppare attività specifiche per un comparto che in Europa è al secondo posto dopo il Regno Unito.

#### – ATA e Formula SAE Italy

Lo scorso dicembre, ANFIA ha raccolto l'eredità di ATA - Associazione Tecnica dell'Automobile, avendo quest'ultima deciso di concludere la propria vita associativa. La prima delle iniziative ATA che ANFIA si sta impegnando a riproporre è la competizione tecnico-sportiva internazionale Formula SAE Italy & Formula Electric Italy, che si svolgerà dal 19 al 23 luglio 2017 presso l'Autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari (Parma). Studenti di ingegneria provenienti dalle università di tutto il mondo si misurano nella progettazione e realizzazione di una vettura prototipo monoposto da competizione destinata ad un'eventuale commercializzazione, seguendo vincoli di carattere tecnico ed economico. Durante la manifestazione, i team di studenti affrontano prove statiche e prove dinamiche in pista. È prevista la messa in gara di vetture a combustione interna e a trazione elettrica, mentre una terza categoria è dedicata unicamente alla valutazione progettuale, senza presentazione di prototipi. Il 28 febbraio scorso si sono chiuse le iscrizioni alla competizione, totalizzando 88 team partecipanti, di cui 18 italiani (provenienti da 16 diversi atenei), 65 europei in tutto e 23 extra-europei. L'evento apre interessanti opportunità alle aziende in termini di sponsorship della manifestazione e, parallelamente, di recruitment di risorse junior tra i team di studenti partecipanti, oltre che di networking e attività B2B.

Anche grazie a queste attività, negli ultimi anni ANFIA si è confermata un punto di riferimento per le aziende della filiera. Lo evidenzia anche la crescita della base associativa che, in particolare per il settore della componentistica, è passata dalle 118 aziende del 2012 alle 189 di oggi, con un incremento del 60% in 5 anni.

L'invito che rivolgo oggi alle aziende non associate è, quindi, di prendere in considerazione l'idea di aderire, al fine di accrescere ulteriormente la forza di rappresentanza di ANFIA e rendere così ancora più efficaci le iniziative a sostegno e nell'interesse delle imprese del settore.

Crescita e invecchiamento della popolazione - quest'ultimo soprattutto nei Paesi sviluppati - flussi migratori e inurbamento sono i cambiamenti demografici che plasmeranno il mondo di domani. La crescita della popolazione urbana sarà proporzionale alla crescita delle città di tutte le dimensioni. L'urbanizzazione, la domanda di infrastrutture e di inclusione sociale sono sfide non solo per i Governi ma anche per le imprese, e sono un'opportunità per la ricerca e lo sviluppo di soluzioni avanzate per l'organizzazione della vita sociale, economica e culturale delle città.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Per vincere queste sfide occorrono un adeguato sviluppo delle infrastrutture, una spinta all'integrazione tra le varie modalità di trasporto e alla promozione di servizi di trasporto innovativi. L'industria automotive è uno dei settori che più ha investito e che più investe nell'innovazione dei prodotti, mediante la ricerca e lo sviluppo di dispositivi attivi e passivi di sicurezza, di motori sempre più performanti, che inquinano e consumano meno, di dispositivi di connessione con le reti di comunicazione cellulare e di dispositivi di navigazione satellitare, nonché nell'innovazione dei processi di produzione.

Gli attuali trend tecnologici vanno in una duplice direzione: quella di una mobilità sempre più sostenibile, ma anche sempre più sicura e intelligente.

Entro il 2021, l'industria dell'auto europea ridurrà le emissioni di CO<sub>2</sub> di quasi il 42% rispetto al 2005, diventando a tal riguardo uno dei settori industriali più virtuosi. Questo significa che la filiera automotive continuerà ad investire sull'ottimizzazione delle tecnologie autoveicolari, puntando ad un ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna (downsizing) e all'alleggerimento dei pesi (nuovi materiali e nanotecnologie), ma anche ad una maggiore diffusione e ad un incremento delle performance dei veicoli ad alimentazione alternativa, seguendo un approccio technology neutral e coadiuvata da un adeguamento della rete infrastrutturale.

I produttori di autoveicoli diventeranno anche fornitori di soluzioni di mobilità innovative, visto che, nel prossimo futuro, si verrà a creare uno scenario in cui le varie modalità di trasporto, sia passeggeri che merci, saranno intessute insieme in una rete connessa, con risparmio di tempo e risorse per gli utenti. Ulteriori avanzamenti sul fronte della sicurezza, avverranno grazie all'interazione tra veicoli e infrastruttura e a una maggiore diffusione dei veicoli dotati di sistemi di sicurezza attiva.

Si susseguono, nel frattempo, acquisizioni e collaborazioni industriali.

E' recente l'annuncio dell'avvio dell'operazione che dovrebbe portare, entro fine anno, all'acquisizione di Opel da parte del Gruppo PSA, mentre nel 2015 Mitsubishi è entrata a far parte della galassia Renault-Nissan e possibili scenari futuri riguarderanno altri attori, siccome ormai, per gli stessi Costruttori, restare competitivi significa aumentare i livelli produttivi fino a 9/10 milioni di unità prodotte.

Recente anche l'intesa industriale tra Toyota e Suzuki, per un progetto congiunto sui veicoli elettrici.

Nel contempo, stanno cambiando anche le esigenze di mobilità, vuoi per un nuovo approccio al concetto di possesso dell'auto, soprattutto da parte delle nuove generazioni, vuoi per cambiamenti imposti dalla regolamentazione. Come si può notare

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

dalla slide, tutte le principali Case Auto stanno sviluppando servizi di mobilità, di car sharing, sistemi di guida autonoma che impatteranno, in un futuro non troppo lontano, anche sulle attività di assistenza e post vendita.

**MOIA è il 13° brand del Gruppo Volkswagen:** la società, costituita nel dicembre 2016, offrirà un servizio di trasporto privato analogo a quello offerto da UBER, prima di dedicarsi al car pooling e al servizio navetta utilizzando i veicoli elettrici che saranno prodotti dal Gruppo, equipaggiati in futuro con sistemi a guida autonoma.

**Con FREE2MOVE, PSA** ha creato un'applicazione che faciliterà le esigenze di mobilità dei clienti, gestendo contemporaneamente diverse società di Car-Sharing, evidenziando il servizio migliore in base alla posizione e alle esigenze di mobilità. L'applicazione è già attiva in 5 Paesi (in Austria, Germania, Svizzera, Regno Unito e, in Italia, nelle città di Milano, Roma e Torino) e sarà successivamente estesa ad altri 3 Paesi in Europa.

**FCA**, in questi mesi, sta concludendo l'assemblaggio di 100 Chrysler Pacifica negli Stati Uniti, mezzi che arricchiranno la flotta di **WAYMO**, società creata da **GOOGLE**, primo concreto passo del Gruppo FCA nel segmento delle auto a guida autonoma.

Inoltre, nuovi attori si stanno affacciando su questo mercato, con conseguenti ulteriori cambiamenti di scenario.

**BLACKBERRY**, società nota in passato per i primi smartphone (la divisione mobile dell'azienda canadese è stata acquisita da una società cinese), sta collaborando con **FORD** alla realizzazione di un sistema a guida autonoma. L'attività, nata in partnership, si sta sviluppando ed integrando a tal punto che 400 ingegneri software faranno parte della forza lavoro del nuovo Centro R&D che **FORD** sta realizzando ad Ottawa (investimento di 375 milioni di dollari).

**MOBILEYE**, è un'azienda israeliana che, dal 1999 al 2007, ha sperimentato il sistema a guida autonoma tanto da diventare l'azienda di riferimento per questo tipo di tecnologia. Il 12 marzo l'azienda è stata acquisita da **INTEL** per 15,3 miliardi di \$. Con quest'operazione, la società americana ha acquisito uno dei più avanzati sistemi di sensori ADAS (Advanced Driver Assistance System), con un portafoglio clienti costituito da 27 Case Auto (solo Daimler e Toyota non si appoggiano a **MOBILEYE**). Il sistema permette di abbattere le collisioni fra veicoli su gomma dell'80%.

E' nota a tutti, poi, la recente integrazione in **TESLA** di **SOLAR CITY CORPORATION**. Con quest'operazione **Elon MUSK** punta a creare un grande operatore che potrebbe disporre di una combinazione unica di produzione, immagazzinamento e trasporto di energia pulita e rinnovabile. Sempre nel gennaio di quest'anno, è stata annunciata l'entrata in produzione della Gigafactory, l'enorme fabbrica di celle per batterie al litio, destinate all'utilizzo su vetture elettriche (**PANASONIC** è partner dell'operazione).

**CONSORZIO HERE:** in questo caso, le mappe di **NOKIA** acquistate (2,8 miliardi di \$) nel 2015 da alcune Case Auto tedesche (Audi, Bmw e Daimler) sono oggetto della creazione



di una joint venture con INTEL (che entra con una quota del 15%), per la creazione di un sistema di mappe ad alta definizione, che costituirà la base per i veicoli a guida assistita. HERE fornisce i dati e le mappe dell'80% dei veicoli circolanti in Europa e Nord America.

In preparazione di questa assemblea ci siamo posti la domanda di come descrivere il periodo storico che stiamo vivendo oggi e che segue una crisi gravissima che ha investito il mondo dopo Lehmann Brothers.

Ebbene è arrivata una perfetta tempesta politica.

La Brexit e l'elezione di Trump hanno certamente scosso e sconcertato tutte le "cancellerie" del mondo.

Ad inizio anno, il Financial Times titolava: *"La marcia verso il disordine mondiale"*.

Gli economisti, una volta profeti della globalizzazione, hanno cominciato a parlare della fine di un periodo economico della globalizzazione guidata dall'Occidente e dagli USA, per aprire, invece, un nuovo periodo, nel quale soprattutto Cina ed India avranno il ruolo principale di sostenere un ordine mondiale cooperativo.

Le speranze di un nuovo mondo di progresso e democrazia che si avevano all'alba degli anni '80 dopo il collasso dell'Unione Sovietica e grazie alla spinta globalista di Clinton e Blair, sembrano compromesse dagli eventi del 2016.

Viviamo insomma in un'era di nazionalismi e, forse, xenofobia.

C'è in giro una brutta aria.

A Londra devono decidere come lasciare un mercato di 500 milioni di persone. Non era quella la volontà del Governo, ma quello è stato l'esito dell'azzardo del referendum, ed ora rischiano di trovarsi come un nano fra giganti, al cospetto anche della stessa Europa.

Trump con la sua "America First" è diventato Presidente con una retorica nazionalista, protezionista, e tutti i grandi partiti e grandi gruppi si sono fatti sorprendere senza riuscire a fermarlo.

Con uno dei suoi primi ordini esecutivi, Trump conferma le promesse elettorali di uscire dal TTIP e con un altro decreto avvia la costruzione del muro al confine con il Messico.

Il Financial Times sottolinea la portata internazionale dell'attacco al NAFTA. Cito: *"si tratta di una chiamata all'azione per il resto del mondo"* perché è *"più che una lite fra vicini di casa"*. Il Messico, quindi, deve diversificare e ridurre la sua dipendenza dagli Stati Uniti.

Ad un mese di distanza dall'annuncio di Ford del disinvestimento in Messico, la messicana Giant Motors ha annunciato l'accordo con la JAC Motors per la produzione di

SUV cinesi, ed il governo messicano si è subito dichiarato soddisfatto della diversificazione delle fonti di investimento straniere.

Chiudersi all'interno di un muro non fa altro che lasciare spazio agli altri.

Nel medio periodo, un protezionismo accentuato farà solo del male all'economia degli USA. Se si pensa che più della metà dell'export del Messico verso gli USA sono componenti e non veicoli finiti, molto probabilmente gli USA non sono oggi più in grado di assicurare una filiera completa senza il Messico. Le catene di filiera si sono ormai globalizzate per assicurare competitività, e in prospettiva, quindi, si rischia un impatto negativo proprio sui posti di lavoro in USA.

Lo stesso problema si ripropone in Francia, dove le elezioni vanno oltre la scelta del Presidente della Repubblica. A Parigi è in discussione l'asse Franco-Tedesco, vero motore della crescita europea. L'elezione di Le Pen resta improbabile grazie al meccanismo elettorale francese, ma nessuno può oggi dire che sia impossibile.

Cosa è successo?

La crisi globale ha toccato ampi strati sociali, la pressione del taglio alla spesa pubblica (la cosiddetta politica della Austerità) ha influenzato il fenomeno, considerando che larghi strati della classe intermedia sono legati a doppio filo alla spesa pubblica.

Inevitabile che si diffonda incertezza e delusione per le aspettative tradite.

Lo sviluppo "ineguale" porta anche flussi migratori epocali e poco controllati.

Questo è il vento che ha spinto la Brexit, l'elezione di Trump ed anche il NO al referendum di Renzi.

Si poteva temere che dopo Brexit e Trump ed altri eventi ancora, come ad esempio il mancato colpo di stato in Turchia ed i vari attentati terroristici, ci saremmo trovati di fronte ad una destabilizzazione profonda.

Le prospettive non sembrano invece risentire di questi avvenimenti.

La situazione in Europa sembra rimanere leggermente positiva, frutto anche della protezione contro attacchi speculativi fornita dalla BCE, che ha confermato il QE.

Lo stesso Draghi, in occasione del premio Cavour proprio qui a Torino, si esprimeva in prospettiva ottimistica dicendo *" Siamo nuovamente in una fase storica in cui l'Europa è in movimento... e potremmo dire che si è alla ricerca di una nuova stabilità"*.

A questo proposito, occorre forse fare un ragionamento sul perché quanto avvenuto nel 2016 abbia comunque portato ad un'aspettativa di crescita.

Se questa che si presenta fosse davvero un'era di ripiegamento sui confini nazionali, alcune dinamiche di business ne saranno certamente toccate.

Le grandi Multinazionali dovranno rispondere maggiormente ai contesti, alle regole legislative/fiscali e, in generale, alle esigenze delle Nazioni nelle quali operano le loro consociate. Per evitare perdite economiche sarà necessario un adattamento in ottica locale.

Allo stesso tempo, ci potrebbero essere significative opportunità per le PMI, che potranno far maggiormente leva sulla loro prossimità al mercato e sfruttare al meglio le nuove tecnologie dei processi produttivi (Industry 4.0 e digitalizzazione), per un'estrema flessibilità e customizzazione dei prodotti al mercato.

Per il 2017, la Commissione Europea conferma una continuazione della crescita, anche se a ritmi contenuti. Previsioni confermate anche dai principali indicatori a riguardo dell'occupazione e degli investimenti.

In questa direzione, si è mossa, appunto, la Commissione Europea. Ad esempio, si può citare il Piano Juncker a stimolo degli investimenti in Europa per R&S. Esso si fonda su tre pilastri: il sostegno alle riforme strutturali nei vari Paesi, le garanzie finanziarie a fronte degli investimenti per recuperare produttività, la consulenza ad aziende e amministrazioni pubbliche perché strutturino efficacemente i progetti.

Aumentare l'attrattività dell'Europa verso gli investimenti diventa una leva fondamentale per rilanciare la crescita e riconquistare alla causa della costruzione della federazione europea il consenso dell'opinione pubblica, attraverso una riduzione significativa dell'iniquità socio-economica a livello europeo.

Non mi dilungo oltre, auguro a tutti un'assemblea interessante e partecipata.

Lascio quindi la parola al Dott. Elefante.