



## Assemblea Pubblica ANFIA - Roma, 20 giugno 2023

### Speech Roberto Vavassori, Neo Presidente ANFIA

Autorità, gentili ospiti, cari colleghe e colleghi, un caloroso benvenuto e un sentito ringraziamento anche da parte mia ai rappresentanti delle istituzioni presenti in sala e a tutti voi che avete voluto riservare il vostro tempo e la vostra attenzione ai rilevanti temi della nostra filiera.

Sono onorato di essere stato chiamato a servire ANFIA e attraverso di lei le quasi cinquecento imprese associate e sono contento di poter contare sui 3 vice presidenti eletti dai gruppi (Marco Stella in rappresentanza dei componentisti, Umberto Tossini in rappresentanza dei costruttori e Silvio Angori per il gruppo Car Design & Engineering), e dal nuovo Consiglio Generale. Sono certo che tutti metteremo impegno, competenza e razionalità per affrontare insieme le sfide dei prossimi 4 anni.

La nostra è un'associazione che vanta 110 anni di storia e si può ben dire che ha accompagnato da protagonista, non necessariamente appariscente, la crescita e l'evoluzione del settore automotive italiano.

Negli ultimi quattro anni, come ha efficacemente sintetizzato il Presidente e amico Paolo Scudieri molte sono state le sfide che si sono presentate, e la capacità di analisi, il supporto concreto agli associati, le indicazioni costruttive alla politica sono stati fondamentali per continuare la storia di crescita e di rappresentanza autorevole del nostro mondo industriale.

Un grande ringraziamento va quindi al Presidente uscente e alla squadra per il tanto lavoro svolto con passione, spirito di servizio e competenza in questi tempi complicati.

L'automotive, inserita nel più ampio tema della mobilità e della sua evoluzione, **rappresenta senza dubbio un elemento importante del futuro della nostra Europa**, per i suoi cittadini, per le sue imprese, per la sua sicurezza e sviluppo. Per sostanziare questa affermazione credo bastino pochi numeri:

**8% del PIL europeo, l'11% degli occupati in Europa, un terzo del totale privato di investimenti annui in R&S.** E, aggiungo, entrate fiscali per oltre 400miliardi di euro, oltre 75 dei quali generate in Italia.

Noi oggi ci sentiamo quindi responsabili per la nostra parte dell'ulteriore costruzione e sviluppo del grande progetto europeo, anche capaci di critica costruttiva dove utile e necessario.

Tutta l'industria manifatturiera, ma probabilmente la nostra in modo particolare, ha intrapreso ormai da un decennio un viaggio a tappe forzate in territori nuovi e senza mappe a disposizione. Tre sono a mio avviso gli elementi che caratterizzano il nostro percorso:



## DECARBONIZZAZIONE, DIGITALIZZAZIONE, REGOLAMENTAZIONE

Questi sono temi fondamentali per il futuro della nostra industria, e a livello mondiale hanno già catalizzato investimenti per circa un trilione di dollari, ovvero mille miliardi di dollari, una cifra enorme sotto ogni punto di vista.

Nei pochi minuti di questo intervento voglio condividere alcune riflessioni che potranno ispirare il piano di lavoro mio e della validissima squadra che generosamente mi affiancherà nei prossimi quattro anni.

La premessa indispensabile è che dobbiamo fare un grande sforzo per **riportare la razionalità e l'analisi dei dati all'interno dei processi politici** che definiscono gli obiettivi della nostra filiera.

Oggi sappiamo che non è così e le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti.

Credo che, come stiamo facendo nelle nostre aziende, dobbiamo far divenire ANFIA una associazione sempre più 'data driven' guidata dai dati, o quantomeno fortemente orientata dai dati.

Per sapere dove andare occorre avere **consapevolezza** della posizione di partenza, **con una valutazione oggettiva dei punti di forza e delle carenze** rispetto al contesto competitivo e agli obiettivi da raggiungere. tra pochi minuti avremo un assaggio di cosa significa questo, grazie alla presentazione di Luca di Loreto di Bain, che spero apprezzerete.

Decarbonizzazione e digitalizzazione sono percorsi iniziati in tutti i mercati importanti per la nostra industria e che nei prossimi anni accelereranno la creazione di veicoli innovativi sotto molti punti di vista.

Dobbiamo sviluppare tutti competenze digitali spinte sia nei nostri processi industriali che nei prodotti che verranno richiesti dai nostri clienti.

E a questo proposito la formazione di collaboratori che sappiano gestire questi temi diventa una ulteriore sfida da affrontare a livello Paese, insieme al sistema scolastico inteso in senso ampio. Il cosiddetto 'veicolo definito dal software' non è uno slogan ma una serie di concreti progetti ai quali i nostri clienti e i grandi sviluppatori di elettronica hardware e software stanno lavorando intensamente.

Non dimentichiamo comunque che anche nei veicoli con propulsione elettrificata la maggior parte delle funzioni devono evolvere continuamente e in piena coerenza con i trend del mercato: telaio, sospensioni, sterzo, freni, interni, illuminazione, sistemi di riduzione del rumore; per questi la leggerezza e la circolarità dei materiali sarà un fattore irrinunciabile.

Non solo i processi di fabbricazione e i veicoli, bensì anche il mondo è molto cambiato negli anni recenti e anche se **la geopolitica ha ridefinito la globalizzazione in regionalizzazione (Europa, America, Asia)**, noi dobbiamo guardare al mondo, perché l'Europa e la stessa Italia ci vanno strette. Ed è per questo che una delle missioni chiave



di ANFIA continuerà ad essere quella di spingere all'internazionalizzazione le nostre imprese.

La regolamentazione è diventato un elemento determinante per la nostra industria, e oltre il **90% delle regole** e leggi che rispettiamo **sono decise a livello europeo**.

E' indispensabile quindi avere ben chiaro il calendario legislativo nazionale e soprattutto quello europeo per poter condividere tempestivamente con il nostro Governo osservazioni, criticità e proposte sui provvedimenti che impattano direttamente ed indirettamente il nostro settore, rafforzare il dialogo con l'Europarlamento e con la Commissione anche attraverso le associazioni europee di settore che ci rappresentano.

E' importante fare comprendere a tutti che la nostra industria non vive isolata, non si può fare la transizione solo stravolgendo il nostro settore, perché noi siamo parte integrante di un sistema complesso dal quale dipendiamo, e che solo parzialmente possiamo controllare.

Quando parliamo di decarbonizzazione dobbiamo anzitutto specificare se parliamo dei prodotti o dei processi. Perché prima del prodotto veicolo, vi è lo studio dei processi per realizzarlo con metodi sostenibili in senso olistico.

E noi tutti sappiamo bene che circa **l'80% del valore di ogni veicolo è rappresentato dai suoi componenti**, per cui la progettazione dei processi produttivi dei fornitori assume un ruolo centrale nel tragitto verso la decarbonizzazione.

Se poi analizziamo **l'impronta carbonica delle nostre imprese** secondo gli scopes 1,2 e 3 risulta evidente che **per quasi l'80% questa è responsabilità dell'energia che acquistiamo**.

Per decarbonizzare i processi del settore automotive, quindi, è necessario pianificare fonti affidabili e non solo intermittenti di energia rinnovabile.

Solo per il nostro Paese questo **significa poter installare impianti che generino almeno 200 TWh, pari a 200 mila miliardi di watt ora ogni anno per sostituire le fonti fossili attuali di energia elettrica**.

E questo solo per i processi di produzione, non anche per muovere i veicoli.

Per questi ultimi decarbonizzare significa aprire l'orizzonte ai vettori energetici a bassa emissione di CO<sub>2</sub>, siano essi carburanti o energia elettrica, **secondo il fondamentale principio della neutralità tecnologica**.

Vuol dire in particolare verificare quali condizioni siano necessarie per una diffusa elettrificazione del parco circolante europeo, dall'accettazione dei consumatori alla convenienza economica dei nuovi veicoli disponibili.

Significa investire in tecnologie innovative per i nuovi carburanti decarbonizzati, così come provvedere ad una produzione aggiuntiva di oltre 70 TWh annui di energia elettrica rinnovabile per l'alimentazione del solo parco italiano elettrificato.



Occorre produrre stime verosimili del fabbisogno dei diversi vettori energetici nei vari tratti del percorso di transizione, avendo cura della sostenibilità economica e finanziaria degli ingenti investimenti necessari e scongiurando una loro rapida obsolescenza tecnica.

Parlo ad esempio delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, che rischiano di essere obsolete il giorno stesso in cui sono installate, se a basso amperaggio.

**E' necessario investire fortemente in ricerca per superare l'attuale stato dell'arte della tecnica della propulsione elettrica.** In tema di batterie siamo alla fase pre-adolescenziale, c'è molto ancora da ricercare, visto che l'attuale tecnologia è ormai vecchia di oltre 45 anni.

Sta certamente migliorando rapidamente, ma non abbastanza per mantenere l'Europa competitiva a livello mondiale.

E a questo proposito vale la pena di ricordare che i 30 impianti cosiddetti gigafactory in costruzione in Europa utilizzano tutta la tecnologia attualmente disponibile, niente di innovativo, e quindi sono a forte rischio di obsolescenza ancor prima di essere ammortizzati.

E' prioritario lo sviluppo in Italia della catena del valore delle batterie a monte delle gigafactory per costruire un futuro meno dipendente dalla Cina (in Francia e Germania stanno già iniziando a implementare questo processo). E dobbiamo farlo perché le batterie rappresentano oltre il 50% del valore aggiunto di tutta la catena del valore del veicolo elettrico.

Ho voluto elencare solo alcuni dei risvolti importanti che ognuno dei tre ingredienti, Decarbonizzazione, Digitalizzazione e Regolamentazione implicano.

Comprendiamo bene tutti che per prendere decisioni consapevoli e utili alla sostenibilità ed alla competitività europea, ed italiana in particolare, occorrono capacità di analisi dettagliata della parte tecnica e una altrettanto importante capacità di sintesi che metta le istituzioni italiane ed europee nella condizione di poter adottare scelte razionali ad ampio raggio sui condivisibili e sfidanti traguardi di sostenibilità.

In tema di regolamentazione è purtroppo evidente che in questi ultimi anni, non solo per il nostro settore, **l'attività legislativa europea non sta producendo norme competitive**, cioè che aiutino l'Europa e i suoi Stati membri a svilupparsi, migliorare e divenire più dinamici ed in grado di competere ad armi pari con dei colossi come America e Cina.

Lo dico da cittadino europeo di nazionalità italiana, appassionato di Europa, che però fatica a comprendere l'attuale bulimia regolatoria della quale la Commissione e l'Europarlamento sono preda: **cara Europa fermati un momento, time-out**, fai respirare le aziende e torna ad ascoltare imprese e cittadini. Oggi stiamo soffocando in una valanga di nuove prescrizioni che non aiutano a renderci più competitivi e più sostenibili in senso ampio, ma anzi il contrario.



Occorre adottare **un nuovo metodo di lavoro** improntato su un dialogo aperto e leale **tra industria e politica**, basato su evidenze oggettive e **capace di superare l'attuale sterile e puerile tribalismo**: la tribù del motore endotermico contro quella del motore elettrico, la tribù delle rinnovabili contro ogni altro vettore energetico alternativo, e così via.

Noi attori e protagonisti della filiera dell'automotive **siamo consapevoli che occorrono una pluralità di strumenti e tecnologie per disegnare una transizione percorribile e sostenibile**, per vincere l'incredibile sfida che ci siamo posti e giungere al traguardo della decarbonizzazione in buona salute e competitivi.

Occorre essere in grado di abbracciare la complessità dei temi che abbiamo di fronte, che è molto più di accettare o sopportare.

**ANFIA si propone come interlocutore stabile e privilegiato del Governo, capace di fornire una bussola industriale e le indicazioni tecnologiche** per disegnare la mappa della transizione ecologica che oggi ancora manca.

Siamo determinati a fare squadra con i territori, con i rappresentanti dei lavoratori, sempre nel rispetto delle rappresentanze specifiche, con l'unico obiettivo del bene della nostra industria, che significa il bene dei nostri collaboratori e delle loro famiglie, dell'indotto generato dalla nostra attività, e in ultima analisi del futuro del nostro Paese.

**Accoglieremmo, pertanto, con grande favore la previsione di un serio "Accordo per la transizione e il rilancio industriale della filiera automotive"** definito dal Governo con la ferma e convinta collaborazione dei diversi Ministeri coinvolti e coordinato nella sua esecuzione dal Ministero delle Imprese e del made in Italy, e dal Ministro Urso.

Abbiamo di fronte a noi **una sfida complessiva formidabile, che solo insieme possiamo affrontare**. La nostra Associazione si dimostrerà luogo essenziale per motivare, condividere ed orientare la nostra azione di donne e uomini di impresa. Insieme sappiamo servire: servire inteso come spirito di servizio nel mettersi a disposizione della filiera, e servire nel senso di essere utili al raggiungimento degli ambiziosi traguardi che abbiamo di fronte.

E' con questo spirito che io e tutta la squadra di ANFIA iniziamo questo mandato.

**Grazie e Buon Lavoro a tutti**