



European  
Automobile  
Manufacturers  
Association



VDA

Verband der  
Automobilindustrie



## COMUNICATO STAMPA

### Rimangono poche settimane per salvare il settore auto dell'UE e della Gran Bretagna dal disastro da 110 miliardi di Euro di una Brexit senza accordo

- I leader dell'automotive dell'Unione Europea e della Gran Bretagna si uniscono nel chiedere un accordo urgente per un piano di libero scambio prima della fine del periodo di transizione, in scadenza fra appena 15 settimane.
- Gli ultimi calcoli evidenziano l'impatto catastrofico che potrebbe verificarsi con una Brexit senza accordo, con tariffe doganali che mettono a rischio la produzione di circa 3 milioni di auto e veicoli commerciali leggeri nei prossimi cinque anni sia in Gran Bretagna che nell'Unione Europea.
- Non trovare un accordo porterebbe ad una perdita commerciale per entrambe le parti di 110 miliardi di Euro al 2025, oltre ai circa 100 miliardi di euro di valore della produzione persi finora, quest'anno, a causa del Coronavirus.
- Per scongiurare una seconda crisi economica per un settore che impiega 14,6 milioni di persone, l'industria chiede ai negoziatori di assicurarsi al più presto un accordo senza dazi, con regole di origine moderne e che eviti regolamentazioni diverse al di qua e al di là della Manica.

**Lunedì 14 settembre 2020** - A sole 15 settimane dalla fine del periodo di transizione della Brexit, i leader europei dell'industria automotive uniscono oggi le forze nel chiedere che la Gran Bretagna e l'Unione Europea, si assicurino un ambizioso accordo di libero scambio senza ulteriori posticipi. I negoziatori di entrambe le parti devono ora fare tutto il possibile per evitare un'uscita senza accordo al termine della transizione, che, secondo gli ultimi calcoli, costerebbe al settore pan-europeo dell'automotive qualcosa come 110 miliardi di Euro di perdite a livello commerciale nei prossimi cinque anni,<sup>1</sup> mettendo a rischio posti di lavoro in un settore che garantisce occupazione a 14,6 milioni di persone, 1 posto di lavoro su 15 sia in UE che in UK.<sup>2</sup>

Le principali associazioni che rappresentano i costruttori di autoveicoli e di componenti dell'Unione Europea, ACEA (Associazione europea dei costruttori di autoveicoli) e CLEPA (Associazione europea della componentistica automotive), insieme a 21 associazioni nazionali comprese l'associazione inglese dell'automotive (SMMT), l'associazione dell'industria automotive tedesca (VDA), il comitato dei costruttori di auto francese (CCFA) e la Plateforme automobile francese (PFA) avvertono oggi che il settore potrebbe subire pesanti ripercussioni. Infatti, l'economia e i posti di lavoro al di là e al di qua della Manica rischiano un secondo devastante colpo, derivante dall'assenza di un accordo, che andrebbe ad aggiungersi ai circa 100 miliardi di euro di valore della produzione persi finora, quest'anno, a causa della crisi dovuta al coronavirus.<sup>3</sup>

Senza un accordo al 31 dicembre, entrambe le parti sarebbero costrette a commerciare secondo le cosiddette regole non preferenziali dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), tra cui un dazio del 10% sulle auto e fino al 22% su veicoli commerciali leggeri e autocarri.<sup>4</sup>

Queste tariffe doganali - molto più alte dei ridotti margini della maggior parte dei produttori - dovrebbero quasi certamente essere trasferite sui consumatori, rendendo i veicoli più costosi, riducendo le possibilità di scelta e incidendo sulla domanda. Inoltre, anche i fornitori automotive e i loro prodotti saranno colpiti da queste tariffe che renderanno la produzione più costosa oppure porteranno ad un aumento delle importazioni di componenti da altri Paesi competitivi.

Prima del Coronavirus, la produzione di autoveicoli, britannica e dell'Unione Europea contava 18,5 milioni di unità all'anno.<sup>5</sup> Quest'anno, sono già andate perse 3,6 milioni di unità a causa della pandemia<sup>6</sup>. Nuovi calcoli suggeriscono che, considerando solo autovetture e veicoli commerciali leggeri, la riduzione della domanda derivante da una tariffa WTO al 10% potrebbe cancellare all'incirca 3 milioni di unità prodotte in Gran Bretagna e Unione Europea nei prossimi cinque anni, con perdite del valore di 52,8 miliardi di Euro per gli stabilimenti britannici e di 57,7 miliardi per quelli sul territorio UE.<sup>7</sup> Anche i fornitori verrebbero penalizzati da questi cambiamenti.

Questa perdita combinata di valore commerciale danneggerebbe gravemente le entrate di un settore che è uno degli asset più preziosi d'Europa, che dà lavoro a milioni di persone e genera prosperità per tutti, con un surplus commerciale combinato di 74 miliardi di Euro con il resto del mondo nel 2019. Insieme, il settore automotive dell'UE27 e quello della Gran Bretagna sono responsabili del 20% della produzione mondiale di autoveicoli, con circa 60,8 miliardi di Euro all'anno spesi in innovazione, che li rendono il più grande investitore europeo in Ricerca e Sviluppo.<sup>8</sup>

Il raggiungimento di un ambizioso accordo di libero scambio tra la Gran Bretagna e l'Unione Europea con disposizioni specifiche per il settore automotive è fondamentale per il suo successo futuro. In definitiva, qualsiasi accordo dovrebbe includere tariffe e quote zero, regole di origine adeguate sia per i veicoli con motore a combustione interna che per i veicoli ad alimentazione alternativa, oltre a componenti e propulsori, e un quadro regolatorio per evitare divergenze normative.

E' fondamentale che le imprese abbiano informazioni dettagliate sulle condizioni commerciali concordate che dovranno affrontare dal 1 gennaio 2021, per potersi preparare. Questo, unito a un sostegno mirato e a un adeguato periodo di introduzione graduale che consenta un maggiore utilizzo di materiali stranieri per un periodo di tempo limitato, garantirà alle imprese la possibilità di far fronte alla fine del periodo di transizione.

**Erik-Mark Huitema, Direttore Generale di ACEA:** *"La posta in gioco è alta per l'industria automotive dell'Unione Europea – dobbiamo assolutamente ottenere un ambizioso accordo commerciale con la Gran Bretagna entro gennaio. Altrimenti il nostro settore – già scosso dalla crisi dovuta al COVID-19 – sarà di nuovo duramente colpito".*

**Sigrid de Vries, Segretario Generale di CLEPA:** *"Una brexit senza accordo perturberebbe la catena di fornitura integrata dell'automotive e colpirebbe l'industria in un momento critico. L'impatto si farebbe sentire ben oltre i soli flussi commerciali bilaterali, traducendosi in una perdita di posti di lavoro e di capacità di investimento. Il settore automotive è il più grande investitore privato in Ricerca e Sviluppo dell'UE, con 60 miliardi di euro investiti ogni anno. Abbiamo bisogno di un accordo che mantenga la competitività globale del settore".*

**Mike Hawes, Direttore Generale di SMMT:** *"Queste cifre dipingono un quadro a tinte fosche della rovina che una Brexit senza accordo produrrebbe. Lo shock dei dazi e di altre barriere commerciali aggraverebbe il danno già causato dalla pandemia e dalla recessione globale, mettendo a rischio le imprese e l'occupazione. Le nostre industrie sono profondamente integrate, per cui esortiamo tutte le parti in causa a riconoscere le esigenze di questo fondamentale settore che garantisce posti di lavoro e prosperità economica, e a fare tutto il possibile per assicurarsi un ambizioso accordo di libero scambio ora, prima che sia troppo tardi".*

**Hildegard Müller, Presidente del VDA:** *"L'industria automotive ha bisogno di condizioni stabili e affidabili. Sarebbe un grande svantaggio per entrambe le parti se l'uscita della Gran Bretagna si concludesse con l'applicazione di dazi nei rapporti commerciali bilaterali. Ciò metterebbe a repentaglio catene del valore strettamente legate tra loro e potrebbe renderle non redditizie. Le nostre aziende associate hanno più di 100 siti produttivi in Gran Bretagna. Ci auguriamo che quest'ultima e l'Unione Europea proseguano la loro stretta collaborazione – con un esaustivo accordo di libero scambio."*

**Thierry COGNET, Presidente di CCFA:** "Una situazione di 'mancato accordo' al 1° gennaio 2021 sarebbe particolarmente sfidante per i costruttori. Ciò di cui abbiamo bisogno da parte dei negozianti, in un contesto economico già molto colpito dalla crisi dovuta al COVID-19, è un accordo sostanziale che ci protegga da dazi, quote e divergenze normative".

**Gianmarco Giorda, Direttore di ANFIA:** "Il Regno Unito è uno dei maggiori partner commerciali per l'industria automotive italiana, il terzo mercato di destinazione per parti e componenti per autoveicoli, con il più alto avanzo commerciale positivo (1,34 miliardi di Euro nel 2019), e il quarto per le autovetture. Come ben evidenziato dalla pandemia, c'è una forte connessione delle catene di fornitura tra i Paesi europei dell'automotive e la relazione tra i fornitori italiani di componenti e gli OEM locali in UK è irrinunciabile in un momento delicato di lenta ripresa come l'attuale. Il punto è quindi evitare l'introduzione di nuove tariffe doganali, di lunghe pratiche burocratiche e un'impennata dei prezzi, salvaguardando così la competitività del settore automotive sia in Italia che nel Regno Unito".

### Le 23 Associazioni dell'Automotive firmatarie includono:

- **ACAROM** – Romanian Association of Automobile Builders [www.acarom.ro](http://www.acarom.ro)
- **ACEA** – European Automobile Manufacturers Association [www.acea.be](http://www.acea.be)
- **ACS** – Automotive Cluster of Slovenia [www.acs-giz.si/en](http://www.acs-giz.si/en)
- **AFIA** – Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry [www.afia.pt](http://www.afia.pt)
- **AIA** – Czech Automotive Industry Association [www.autosap.cz](http://www.autosap.cz)
- **ANFIA** – Italian Association of the Automobile Industry [www.anfia.it](http://www.anfia.it)
- **AUTIG** – Danish Automotive Trade & Industry Federation [www.autig.dk](http://www.autig.dk)
- **BIL SWEDEN** – Swedish Association of Automobile Manufacturers and Importers [www.bilsweden.se](http://www.bilsweden.se)
- **CCFA** – Committee of French Automobile Manufacturers [www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)
- **CLEPA** – European Association of Automotive Suppliers [www.clepa.eu](http://www.clepa.eu)
- **FEBIAC** – Belgian Federation of Automobile and Motorcycle Industries [www.febiac.be](http://www.febiac.be)
- **FKG** – Scandinavian Automotive Supplier Association [www.fkg.se](http://www.fkg.se)
- **FFOE** – Austrian Association of the Automotive Industry [www.fahrzeugindustrie.at](http://www.fahrzeugindustrie.at)
- **ILEA** – Luxembourg Automotive Suppliers Association [www.ilea.lu/](http://www.ilea.lu/)
- **MGE** – Hungarian Vehicle Importers Association [www.mge.hu](http://www.mge.hu)
- **PFA** – French Association of the Automotive Industry [www.pfa-auto.fr/](http://www.pfa-auto.fr/)
- **RAI** – Dutch Association for Mobility Industry [www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl)
- **SDCM** – Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers [www.sdcm.pl](http://www.sdcm.pl)
- **SERNAUTO** – Spanish Association of Automotive Suppliers [www.sernauto.es](http://www.sernauto.es)
- **SIMI** - Society of the Irish Motor Industry [www.simi.ie/en](http://www.simi.ie/en)
- **SMMT** – Society of Motor Manufacturers and Traders [www.smmt.co.uk](http://www.smmt.co.uk)
- **VDA** – German Association of the Automotive Industry [www.vda.de](http://www.vda.de)
- **ZAP** – Automotive Industry Association of the Slovak Republic [www.zapsr.sk](http://www.zapsr.sk)

### Note

1: Calcoli SMMT relativi alle auto e ai veicoli commerciali leggeri. Tasso di cambio £- € medio di agosto 2020 di @1,110715. Sulla base dell'imposizione di una tariffa del 10% = 6,3% aumento dei prezzi = 18,9% calo della domanda. Utilizza i prezzi medi di auto e veicoli commerciali leggeri nuovi secondo i dati JATO

2 Pocket Guide 2020/21 di ACEA

3: Calcoli SMMT & ACEA, Tracciatore di Recupero della Produzione di veicoli leggeri di HIS Markit (Luglio 2020)

4: Tariffa Globale Britannica (10% per auto /veicoli commerciali leggeri) e Tariffa esterna comune dell'Unione Europea (10-22% a seconda della categoria e del tonnellaggio)

5: Pocket Guide 2020/21 di ACEA (include autovetture, e veicoli commerciali leggeri e pesanti)

6: Pocket Guide 2020/21 di ACEA (Solo veicoli passeggeri e veicoli commerciali leggeri)

7: Calcoli SMMT relativi alle auto e ai veicoli commerciali leggeri. Tasso di cambio £- € medio di agosto 2020 di @1,110715. Sulla base dell'imposizione di una tariffa del 10% = 6,3% aumento dei prezzi = 18,9% calo della domanda. Utilizza i prezzi medi di auto e veicoli commerciali leggeri nuovi secondo i dati JATO.

8: Pocket Guide 2020/21 di ACEA

## Informazioni sul settore UE

- 13,8 milioni di addetti lavorano nel settore automotive e rappresentano il 6,1% di tutti i posti di lavoro dell'Unione Europea.
- L'11,5% dei posti di lavoro nel settore manifatturiero dell'UE - circa 3,7 milioni - sono nel settore automotive.
- La tassazione dei veicoli a motore raggiunge i 440,4 miliardi di Euro nei principali mercati europei.
- L'industria automotive genera un surplus commerciale di 74 miliardi di euro per l'UE.
- Il fatturato generato dall'industria automotive rappresenta oltre il 7% del PIL dell'UE.
- Investendo 60,9 miliardi di euro all'anno in Ricerca e Sviluppo il settore automotive è il più grande investitore privato europeo in innovazione, con il 29% della spesa totale dell'UE.

## **ANFIA**

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA.

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

*Componenti:* comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Carrozzeri e Progettisti:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti e attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

[www.anfia.it/it/](http://www.anfia.it/it/)

[twitter.com/ANFIA\\_it](https://twitter.com/ANFIA_it)

[www.linkedin.com/company/anfia-it/](https://www.linkedin.com/company/anfia-it/)

## **La filiera produttiva automotive in Italia**

5.529 imprese

274.000 addetti (diretti e indiretti), più del 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

105,9 miliardi di Euro di fatturato, pari all'11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione