



70ª Assemblée Generale Ordinaria delle fonderie associate Assofond

Brescia, 22 giugno 2018

I NUMERI, LA LOCATION, IL TEMA E IL FORMAT

Con **circa 200 persone** intervenute e **oltre 50 fonderie** rappresentate da **più di 80 imprenditori, dirigenti e collaboratori**, l'edizione 2018 dell'Assemblea Assofond ha fatto registrare un'ampia partecipazione sia da parte delle aziende associate sia da parte del pubblico.

L'evento, che si è tenuto nello storico **stabilimento IVECO di Brescia**, è stato interamente dedicato a un tema sempre più decisivo per tutti i comparti industriali e non solo: la **sostenibilità**.

Nel corso della parte pubblica dell'assemblea, intitolata significativamente "**Fonderia e automotive: la sfida della sostenibilità**", questa tematica è stata affrontata dai relatori intervenuti sotto due diversi punti di vista: da un lato si è analizzata **l'evoluzione in senso sostenibile** – non solo in ambito ambientale, ma anche economico e sociale – **dell'industria di fonderia italiana**, dall'altro si è cercato di analizzare quali saranno le prospettive del comparto alla luce della sempre più marcata "rivoluzione sostenibile" cui stiamo assistendo in uno dei settori più importanti fra i clienti delle fonderie, quello dell'**automotive**, da anni alla ricerca di alternative efficaci ai carburanti fossili.

A illustrare l'evoluzione sostenibile delle fonderie è stato in particolare, oltre al presidente di Assofond **Roberto Ariotti**, il **prof. Stefano Pogutz** del Dipartimento di Management e Tecnologia dell'Università Bocconi di Milano, che ha moderato l'incontro e presentato al pubblico il **primo rapporto di sostenibilità dell'industria di fonderia italiana**.

Di come sta cambiando l'automotive e di quali potranno essere le conseguenze per le fonderie hanno invece parlato il Direttore di Anfia



Gianmarco Giorda, il prof. **Carlo Mapelli** del Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano e **Jesus Chavida** di IVECO.

Per raccordare simbolicamente le due tematiche, infine, ai partecipanti è stata proposta una **visita guidata agli stabilimenti produttivi IVECO**, per assistere in presa diretta ai lavori di costruzione di alcuni fra i più avanzati – e sostenibili! – veicoli commerciali al mondo.



ASSEMBLEA – PARTE PUBBLICA

Nella seconda parte della mattinata, dal palco dell'auditorium dello stabilimento Iveco di Brescia, Roberto Ariotti ha dato il via alla **sessione pubblica** dell'Assemblea Annuale di Assofond che dirige ormai da 5 anni.

Nel 2017 la fonderia italiana ai vertici della performance europea

Con visibile e giustificata soddisfazione, il Presidente ha innanzitutto illustrato ai presenti i **numeri dell'industria di fonderia italiana**.

La produzione di getti ferrosi nel 2017 è stata di 1,23 milioni di tonnellate, con una crescita del 7,2%. A questo si aggiunge oltre 1 milione di tonnellate di getti non ferrosi, per un **+7%**. La crescita produttiva si è anche fatta sentire sul fronte del fatturato con **7 miliardi di euro di valore complessivo, in incremento del 8,6% sul 2016**.

Riguardo all'anno in corso, la dinamica produttiva del settore conferma una **tendenza positiva anche nei primi mesi del 2018**.

Il Presidente ha poi sottolineato come le fonderie italiane rappresentino un **anello importante della manifattura europea**, il cui fatturato aggregato è di 40 miliardi euro. In Europa **l'industria di fonderia italiana segue immediatamente la Germania**,

mentre nel panorama mondiale si conferma al decimo posto.

La produzione mondiale di getti si attesta intorno ai 105 milioni di tonnellate, di cui il 71% realizzata in Asia, il 15% in Europa e il 13% in America. Mentre in Africa appena l'1%. Nonostante la rapida ascesa della Cina, che rappresenta il primo produttore mondiale con 47.2 milioni di tonnellate ed una quota superiore al 45%, **la fonderia europea continua a rivestire un ruolo importante nel panorama internazionale**: con 15.4 milioni di tonnellate, rappresenta infatti il 15% dell'output mondiale.

Dopo le due fasi recessive che hanno caratterizzato il ciclo economico europeo tra il 2008 e il 2013, la ripresa che è seguita è stata contraddistinta da tassi di espansione diversi tra i principali competitor europei. **Italia e Germania sono accomunate da un ritmo di crescita simile**, migliorativo per l'Italia nell'ultimo anno (+7% contro il +5% della fonderia tedesca).

In Francia il ritmo di espansione è stato più debole; in Turchia, a partire dal 2013, si è manifestata una fase di accelerazione tale da determinare una crescita del +67% rispetto al 2010.

La fonderia italiana è la prima per crescita nell'area euro soprattutto grazie all'**export**, che pesa ormai per una quota del **64% sul fatturato**.

La caduta dell'export italiano complessivamente inteso nel periodo 2008-2009 è stata la più ampia





nell'UE-28, ma dal 2010-2011 le vendite all'estero hanno registrato una crescita a ritmi analoghi a quelli della Germania e superiori a quelli della Francia, benché molto al di sotto rispetto alla Spagna. Il recupero si rileva in maniera più marcata all'interno del manifatturiero: fra il 2010 e il 2017, la crescita delle esportazioni italiane nell'ambito del settore manifatturiero è stata del +12%, in linea a quanto fatto registrare dalla Germania.

In quasi dieci anni di crisi le esportazioni italiane dei prodotti di fonderia hanno avuto una performance decisamente più elevata della media manifatturiera con un'espansione, in termini di volumi, superiore al +30%. Le fonderie hanno mostrato quindi un'ottima capacità di riallocare le vendite sui mercati esteri.

Nel corso della propria relazione annuale, Ariotti ha ricordato che «i nostri prodotti sono ad alto valore aggiunto, non commodity. Il fatto di trovarci a competere con tedeschi e scandinavi è un chiaro

segnale dell'altissimo tasso di innovazione dei nostri prodotti: esportiamo innanzitutto know-how e una tecnologia che tutto il mondo ci invidia. Tengo a sottolineare - ha dichiarato poi con decisione - che questi risultati sono frutto anche del fatto di aver operato in un'area con una moneta forte e stabile come l'euro. Euro che ci ha supportato e ci permette di avere costi del denaro e degli investimenti capaci di garantire una competitività significativa. Qualsiasi ipotesi di un suo abbandono rischia di creare conseguenze devastanti su tutto il sistema industriale italiano». Ariotti ha concluso la propria relazione rilanciando il tema della sostenibilità, al centro dell'intera giornata di lavori, introducendo quanto emerge dal rapporto di sostenibilità realizzato da Assofond: «Non parliamo di sostenibilità perché è oggi un tema di moda. Fin da quando sono entrato in azienda, diversi anni fa, si sono sempre valutati riferimenti al riciclo nel computo costi benefici del

ASSO FOND
ASSOCIAZIONE ITALIANA FONDERIE

FONDERIA ITALIANA.
IDEE RIFONDONO IDEE.



*nostro business. Per questo **abbiamo voluto mettere nero su bianco in questo report di sostenibilità ciò che fa parte del nostro modo di operare da sempre.** Abbiamo solo voluto comunicarlo meglio, per far capire a tutti gli stakeholder come l'industria italiana abbia performance ambientali superiori persino a quelle dei nostri competitor del nord Europa. Il sistema delle fonderie italiane – ha concluso Ariotti – è basato soprattutto su aziende familiari. Per questo, anche sul fronte della sostenibilità, abbiamo sempre cercato di lasciare ai nostri figli un'azienda capace di essere sempre più compatibile con l'ambiente che la circonda. **Un circolo virtuoso che vogliamo proseguire anche per il futuro**».*

Il rapporto di sostenibilità di Assofond: fonderie al centro dell'economia circolare

A presentare nel dettaglio il **primo rapporto di sostenibilità dell'industria di fonderia italiana** è stato il prof. **Stefano Pogutz**, che ha illustrato il lavoro compiuto da Assofond: un'analisi a 360° sull'industria fusoria italiana, dalla quale sono emerse indicazioni significative circa gli investimenti che le imprese del settore hanno compiuto negli ultimi anni per garantire la sostenibilità del proprio business. Evidenze non scontate, che restituiscono un'immagine dell'industria di fonderia molto diversa e articolata

rispetto a quella, per molti versi stereotipata, che tanto il senso comune quanto i mezzi di informazione spesso continuano a veicolare.

Il rapporto di sostenibilità di Assofond evidenzia innanzitutto come il settore si possa considerare a pieno titolo **un comparto chiave per la transizione a un sistema economico di tipo circolare**, grazie alla sua **capacità di recuperare e di riciclare rottami per realizzare nuovi prodotti**. Questo permette non solo di ridurre il ricorso alle discariche per le operazioni di smaltimento dei rottami, ma anche di evitare emissioni di CO₂ legate alle attività di estrazione, produzione e trasporto di materie prime.

Inoltre, dal report emergono numeri interessanti e indicativi di quanta strada le fonderie abbiano fatto e stiano facendo per migliorare sempre più la sostenibilità delle proprie attività di produzione, come ad esempio il dato relativo agli investimenti in ambito ambientale: nel 2015 **le fonderie hanno destinato a interventi di riduzione dell'impatto ambientale il 28,5% del totale** degli investimenti realizzati, superando nettamente la percentuale fatta segnare dal settore manifatturiero nel suo complesso (2%) e anche dal settore metallurgico (4,1%). È proprio grazie a questo impegno che le fonderie, negli ultimi anni, hanno potuto sviluppare tecnologie in grado di **accrescere l'utilizzo di materiali di recupero come materia prima** per tutti i tipi di forno fusorio, di ridurre **drasticamente le emissioni di polveri nell'atmosfera (-65% dal**





2003) e la produzione di rifiuti per tonnellate di getti prodotti (-26,6% dal 2000 al 2015), di riutilizzare la quasi totalità delle terre esauste prodotte e dell'acqua prelevata per garantire il raffreddamento degli impianti produttivi.

Ma le fonderie italiane non sono soltanto attente all'ambiente: anche le altre due dimensioni della sostenibilità, quella **economica** e quella **sociale**, sono affrontate in dettaglio nel report, dal quale emerge l'immagine di **un settore composto per lo più da PMI** a conduzione familiare, **finanziariamente stabili** e capaci di autofinanziarsi, **attente alla valorizzazione delle risorse umane e alla creazione di lavoro** e di opportunità di sviluppo per il territorio e le comunità dove le imprese sono insediate.

Il Cluster Lombardo della Mobilità: un'opportunità per le imprese

Prima di entrare nel vivo del tema dell'Assemblea, il Presidente del Cluster Lombardo della Mobilità, **Saverio Gaboardi**, nel rivolgere un saluto alla platea, ha efficacemente sottolineato come proprio sulle sfide della mobilità sostenibile si giochi gran parte del nostro futuro. Tale importanza è stata altresì avvalorata dalla costituzione del Cluster Lombardo della Mobilità, uno dei nove Cluster Tecnologici riconosciuti dalla Regione Lombardia, della quale è interlocutore istituzionale per la Ricerca e l'Innovazione e che presidia i comparti dell'automotive, stabilmente nei primi sette in Europa e secondo in Italia; della nautica, primo in Italia per numero delle aziende attive; del ferroviario, caratterizzato da componenti ad alta tecnologia; dell'intermodalità (trasporti e infrastrutture).

Il Presidente Gaboardi ha chiuso simpaticamente il proprio intervento assicurando che nel Cluster c'è posto per tutti! Per le grandi aziende alle quali è affidato il compito di guida della filiera, grazie al loro aggancio all'innovazione del mezzo sin dalla fase del concept dello stesso e per le imprese di minore dimensione, la cui presenza è essenziale per coprire l'insieme delle tecnologie richieste e per rispondere con competenza e flessibilità alle mutevoli esigenze dei clienti.

La mission del Cluster Lombardo della Mobilità (CLM) consiste nel promuovere e agevolare lo sviluppo della competitività dell'industria della mobilità lombarda, attraverso la ricerca pre-competitiva, l'innovazione in ottica di "smart specialisation" e l'individuazione degli ambiti più promettenti del business a livello globale (scenari, tendenze, opportunità di incontro con i global player).

La mobilità sostenibile: cosa cambia per le fonderie?

Quale sarà il ruolo delle fonderie nell'industria automobilistica del futuro? Quali prospettive si aprono per il comparto di fronte alla rivoluzione della mobilità sostenibile? Come cambiano le esigenze dei committenti dell'automotive?

Attorno a queste tematiche si sono sviluppati gli altri interventi della giornata: il direttore di Anfia **Gianmarco Giorda**, il prof. **Carlo Mapelli**, ordinario di metallurgia al Politecnico di Milano, e **Jesus Chavida** di Iveco hanno sottolineato i vari aspetti di questa **transizione verso una mobilità a emissioni zero**.

Giorda ha innanzitutto rimarcato come la filiera dall'auto in Italia rappresenti il **6% del Pil nazionale**, raggruppando al suo interno oltre 6.000 aziende, per un fatturato aggregato di settore da 90 miliardi di euro. «L'automotive ha dato un contributo significativo all'uscita dalla crisi – ha rimarcato il direttore di Anfia. *Basti pensare che nel mondo l'output di auto in 17 anni è passato da 56 a 98 milioni di veicoli all'anno, grazie soprattutto ai crescenti consumi in India e Cina: Paesi che guideranno gli acquisti anche in futuro, dal momento che l'Europa coprirà solo l'11% dei consumi*».

Il futuro sarà anche condizionato da un significativo **cambio di trend sul fronte delle alimentazioni**. «Come Anfia stimiamo che le alimentazioni alternative, che oggi rappresentano circa il 7% delle immatricolazioni, arriveranno in quattro anni a raddoppiare la propria quota di mercato, con l'auto diesel che perderà circa 1,5 milioni di unità, a favore anche delle auto a benzina». Un calo per le auto a



gasolio che si è già tradotto in un **-10% di immatricolazioni a maggio**, anche se per Giorda il calo della messa in circolazione di auto diesel non contribuirà a ridurre le emissioni di CO₂: la resa di un diesel Euro 6 è infatti sotto questo punto di vista migliore rispetto a un motore a benzina.

«Il 2018 si è aperto in leggera flessione, con alcuni modelli di auto che stanno raggiungendo la parte di decrescita del proprio ciclo di vita – ha rimarcato il direttore di Anfia. **Maggiori informazioni potranno arrivare con il nuovo piano industriale di FCA, che dovrebbe indicare anche quali saranno i nuovi modelli prodotti in Italia. Il mercato italiano oggi comunque resta in equilibrio, con circa 2 milioni di autovetture vendute**». Sulla transizione verso l'auto più verde, Giorda ha evidenziato come le norme europee si facciano sempre più stringenti, ma quel che servirebbe sarebbe un piano per una transizione più graduale verso auto ad alimentazioni alternative rispetto allo stato attuale di deregulation.

«Per ridurre le emissioni di CO₂ delle auto serve eliminare peso»: con questa semplice equazione Carlo Mapelli ha sintetizzato il percorso che tutte le case automobilistiche stanno affrontando per poter rispettare i nuovi limiti emissivi europei che entreranno in vigore nel 2020.

Se il mondo dei metalli utilizzati per telai e carrozzerie si è già mosso in questa direzione con nuove tipologie di acciaio, lo stesso dovrebbe fare quello dei getti di ghisa, il cui utilizzo cambierà in maniera sensibile con l'avvento dell'auto elettrica. **Finché vi saranno alimentazioni ibride l'industria fusoria non dovrebbe essere particolarmente**

penalizzata dai nuovi modelli, anzi, potrebbe veder incrementati i propri volumi, perché anche la componentistica di un'auto elettrica vede l'impiego sia di getti in ghisa sia di getti di metalli non ferrosi. **«Diverso è invece il discorso per le auto completamente elettriche** – ha detto Mapelli –. **Anche se il peggior scenario possibile per il settore delle fonderie è quello rappresentato dalle celle a combustibile, vale a dire l'auto a idrogeno, che vede le unità energetiche realizzate soprattutto con piani in acciaio**».

Il messaggio di base resta comunque quello che **anche l'industria fusoria** per mantenere gli impieghi attuali o trovarne di nuovi **dovrà essere pronta a innovare nel prossimo futuro**.

A concludere le relazioni dedicate al tema della sostenibilità nell'industria automobilistica e dei trasporti è stato **Jesus Chavida** di IVECO, che **ha illustrato le motivazioni che hanno portato l'azienda a puntare sul metano**.

Il gas naturale, nelle forme compresse o liquide come l'LNG, rappresenta nella visione di IVECO **l'unica soluzione tecnologica matura a costi competitivi immediatamente disponibile**: per questo l'azienda negli ultimi anni ha deciso di concentrarsi su questa tecnologia, estendendo progressivamente la metanizzazione a tutte le gamme di veicoli fino ad arrivare, nel 2016, all'introduzione del primo trattore stradale per lunghe distanze. La coerenza di questa scelta, ha spiegato Chavida, ha portato IVECO a essere oggi **il costruttore di veicoli commerciali con l'offerta più completa di veicoli a gas**.



Documenti

- [Programma evento](#)
- [Sintesi Congiunturale](#)
- [Relazione annuale \(CSA Assofond\)
"La Fonderia nel 2017"](#)
- [RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ ASSO FOND](#)

COPIE DISPONIBILI, per richiederle
cliccare qui

Relazioni con i media

- [Comunicato stampa](#)
- [Rassegna stampa](#)

Documenti assemblea parte PUBBLICA

Saluti e introduzione ai lavori

- Stefano Pogutz - Università Bocconi Milano
- Saverio Gaboardi - Cluster Lombardo Mobilità



[Video](#)

Relazione del Presidente

- Roberto Ariotti - Presidente Assofond



[Slide](#)



[Video](#)

Il rapporto di sostenibilità di Assofond

- Stefano Pogutz - Università Bocconi Milano



[Slide](#)



[Video](#)

La mobilità sostenibile: prospettive e sfide per il settore automotive

- Gianmarco Giorda - Direttore Anfia



[Slide](#)



[Video](#)

Endotermico vs. Elettrico: quali prospettive per il mercato della fonderia?

- Carlo Mapelli - Politecnico di Milano



[Slide](#)



[Video](#)

Trasporti... sostenibili

- Jesus Chavida - Medium Line Iveco S.p.A.



[Slide](#)



[Video](#)

Sponsor evento

- [Profilo aziendale](#)