



Commissioni VIII, IX e X Camera dei deputati

FIT for 55 Package



Marzo 2022

Il settore automotive in Italia

Filiera produttiva



5.156
imprese



oltre **262.000**
addetti alla
produzione
9,1 mld Eur
in salari e
stipendi



93 mld Eur
fatturato
9,3% del
settore
manifatturiero
5,2% del Pil



Il settore con
il **più alto**
moltiplicatore
di **valore**
aggiunto

Filiera estesa (industria e servizi)



1,26 mln
addetti
27,5 mld Eur
in salari e
stipendi



337 mld Eur
fatturato
19% del Pil



76,3 mld Eur
gettito fiscale¹
60 mld Eur utilizzo
9,6 mld Eur acquisto
6,7 mld Eur
possesto

Componenti ² :

2.200 imprese
161.000 addetti
45 mld Eur fatturato

Saldo
commerciale
2020



5,8
mld Eur

²

Componentistica italiana: posizionamento produzioni sulle tecnologie

Su quale tipo di powertrain l'azienda si posiziona per ciò che riguarda l'attività principale?



| Motori a benzina | Motori diesel | Motori a metano e GPL | Veicoli elettrici o ibridi | Esclusivamente motori diesel | Esclusivamente veicoli elettrici o ibridi |
|------------------|---------------|-----------------------|----------------------------|------------------------------|---|
| 55,0% | 59,4% | 19,1% | 29,5% | 13,1% | 6,0% |

| Triennio | Powertrain elettrico | Powertrain ibrido | Riduzione emissioni ICE |
|-------------|----------------------|-------------------|-------------------------|
| 2016 - 2018 | 18,6% | 11,8% | 11,2% |
| 2017 - 2019 | 28,4% | 27,5% | 20,5% |



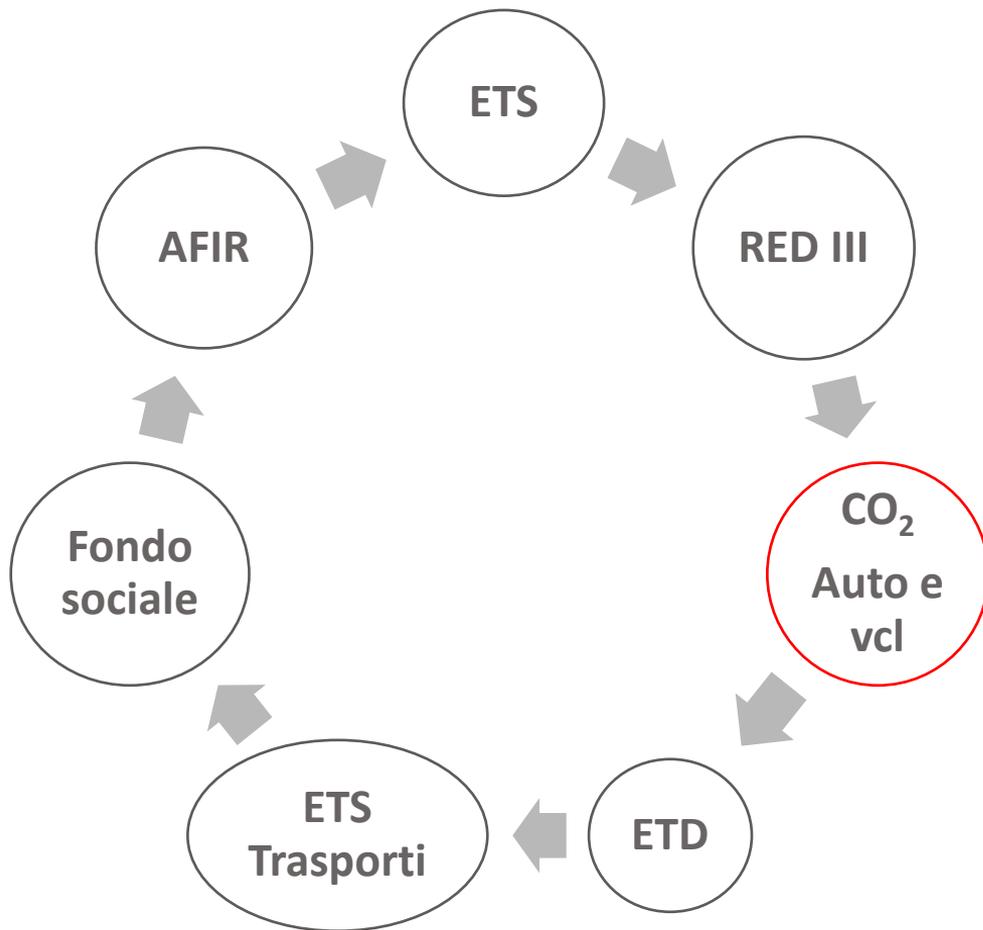
La percentuale di componentisti che ha partecipato a progetti di sviluppo relativi ai **powertrain elettrificati** si aggira intorno al **28%** sia per l'elettrico che per l'ibrido

Stime impatti industriali proposta nuovi target CO2 «Fitfor55»

- ✓ Il 30% delle imprese italiane lavora **solo** su tecnologie a combustione interna
- ✓ La transizione così veloce, mette a **rischio circa 70.000 lavoratori diretti**

| | ICEs | BEVs |
|--------------------------------------|---|--|
| Complessità sistemi meccanici | Più complessi a causa di un numero di parti mobili nel gruppo propulsore di circa 6 volte superiore | Minor numero di parti mobili, in particolare nel motore e nella trasmissione |
| Complessità dell'elettronica | Meno complessa | Più complessa: contenuto di semiconduttori 6-10 volte maggiore |
| Ricambi | Maggior numero di ricambi richiesti | Il 60% in meno di ricambi |
| Dispositivi post-trattamento | Catalizzatori, filtri | Nessuno |
| Manutenzione | Maggiori esigenze di manutenzione (primo tagliando dopo 16.000 km) | Il 60% in meno di manutenzione (primo tagliando dopo 240.000 km) |

FitFor55 – Proposte che impattano sulla filiera automotive



Il Pacchetto “Fit For 55” prevede diverse proposte legislative che **impatteranno fortemente sul settore automotive**, in particolare la modifica al **regolamento sulle emissioni CO₂ di auto e veicoli commerciali** e la regolamentazione sulle **infrastrutture di rifornimento/ricarica**

Riduzione delle emissioni di CO2: i regolamenti UE e le proposte della CE

| | 2020 | 2025 | 2030 | FIT 2030 | FIT 2035 |
|--|-----------------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------|
|  | 95 g/km (-40% vs. 2007) | - 15% sui livelli 2021 | - 37,5% sui livelli 2021 | - 55% sui livelli 2021 | - 100% |
|  | 147 g/km (-30% vs. 2007) | - 15% sui livelli 2021 | - 31% sui livelli 2021 | - 50% sui livelli 2021 | - 100% |
|  | | - 15% sui livelli 2019 | - 30% sui livelli 2019 | | |

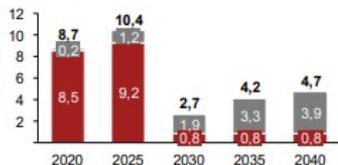
Impatti sulla filiera della componentistica dei possibili scenari 2035*

2020

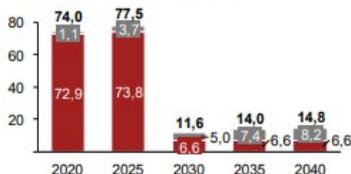
2020 - 2040

 8,7 €bn

Value-add powertrain in EUR billion



Employment powertrain in thousands



#74k

■ EV ■ ICE vehicle

Scenario 'Mixed technology' - riconoscimento della neutralità tecnologica:

- Lo scenario 'mixed technology' incrementerebbe i posti di lavoro nella produzione di motori di 8mila unità al 2030
- Aiuterebbe a salvaguardare 70mila posti di lavoro, diversamente dallo scenario 'phase out' ICE al 2035
- Tale approccio comporterebbe un incremento di 1.8mila posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico rispetto allo scenario 'phase out' grazie alla maggiore penetrazione dei veicoli ibridi.

Impatti dello scenario 'phase out' dei motori a combustione interna (ICE) al 2035:

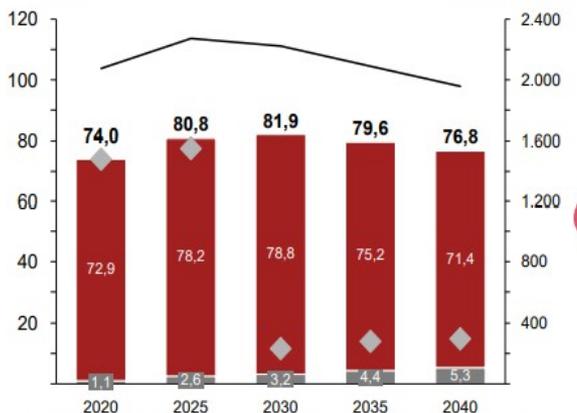
- 73mila posti lavoro in Italia dipendono dalla produzione di motori a combustione interna (ICE)
- 67mila posti di lavoro verranno meno già dal 2025 al 2030
- L'occupazione aggiuntiva derivante dallo sviluppo della mobilità elettrica non è in grado di compensare le perdite nella filiera ICE, i posti di lavoro complessivi nella produzione di motori diminuiranno di 62mila unità entro il 2030

Mixed-technology and radical scenario



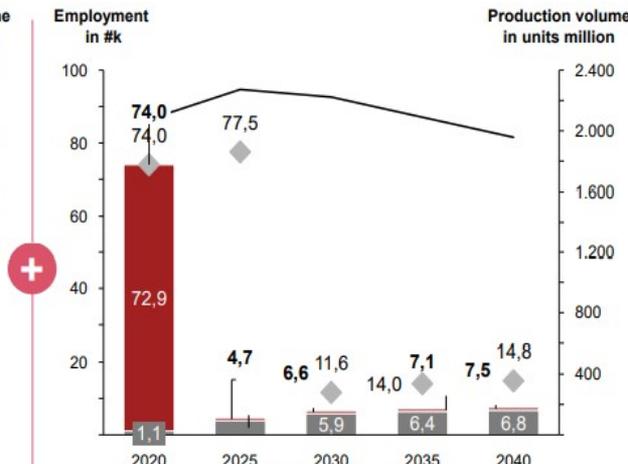
Employment forecast - Italy

Employment in #k



— Vehicle production (in #m) ■ Employment ICE - mixed technology scenario ■ Employment EV - mixed technology scenario ◆ Total Employment - EV-only scenario

Production volume in units million



— Vehicle production (in #m) ■ Employment ICE - radical scenario ■ Employment EV - radical scenario ◆ Total Employment - EV-only scenario



Proposte di intervento sulla modifica al Regolamento CO₂ per auto e Vcl

- **Ripristinare il principio europeo di neutralità tecnologica**
 - **Mantenere invariati gli attuali obiettivi previsti al 2025**
 - differenziazione dei target per le autovetture e i veicoli commerciali;
 - **Vincolare i target CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri al raggiungimento dei target in capo agli Stati Membri per lo sviluppo di una infrastruttura di ricarica diffusa e adeguata.** Tali target per gli stati membri devono essere resi vincolanti e obbligatori, tanto quanto lo sono i target di emissioni in capo ai costruttori.
 - **Mantenere anche oltre il 31 dicembre 2029 delle deroghe per piccoli costruttori**
 - Inserire un **meccanismo** di “crediting system” o di “carbon correction factor” **per la valorizzazione del contributo dei carburanti rinnovabili a zero e basse emissioni** nel raggiungimento dei target di decarbonizzazione;
 - **nuova normativa Euro 7/VII** coerente con gli obiettivi definiti con la regolamentazione CO₂ e non maggiormente stringente in tempi più ristretti.
- **Obiettivi Autovetture:**
 - **2030** riduzione delle emissioni di CO₂ del 45%
 - **2035 e 2040** → da definire nel 2028 in occasione della revisione, sulla base dello stato di avanzamento della rete infrastrutturale, della risposta del mercato e del livello di penetrazione della quota rinnovabile nel mix energetico europeo.
 - **Obiettivi veicoli commerciali leggeri**
 - **2030** riduzione delle emissioni di CO₂ del 40%
 - **2035** riduzione delle emissioni di CO₂ del 70%
 - **2040** riduzione delle emissioni di CO₂ del 100%

Proposte di intervento regolamentazione infrastrutture per i combustibili alternativi

- Vincolare i target di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli all'effettiva realizzazione degli obiettivi di infrastrutturazione elettrica, legando le regolamentazioni in modo permanente come un unico pacchetto normativo.
- Intensificare l'**attività di monitoraggio della Commissione** e anticipare di almeno un anno le tempistiche di notifica delle misure di attuazione da parte degli SM e successiva valutazione da parte della Commissione.

Infrastrutture di ricarica elettrica

- Incrementare il livello di **potenza installata per ogni target specifico** (per i veicoli leggeri da 1kW a 3kW per BEV e da 0.66kW a 2kW per PHEV).
- Introdurre parametri ulteriori, come ad es. nei centri urbani la **densità di punti di ricarica per numero di abitanti o per km**
- Aumentare il livello di ambizione per la ricarica dei veicoli pesanti (es. introduzione di target per l'installazione di infrastrutture pubbliche di ricarica «overnight» presso i parcheggi dei veicoli pesanti localizzati lungo le autostrade)

Infrastrutture di rifornimento di idrogeno

- Ridurre la distanza massima e anticipare al 2025 i target di installazione lungo la rete centrale e globale TEN-T
- Assicurare almeno **1 punto di rifornimento per stazione compatibile con lo standard per i veicoli pesanti (700bar)**
- Prevedere una **capacità minima per stazione (6t)** per garantire il rifornimento dei veicoli pesanti

Infrastrutture di rifornimento di GNL e GNC

- Introdurre **target obbligatori**
- Assicurare il necessario supporto agli investimenti almeno fino al 2029, per permettere alla rete di poter servire carburanti «carbon neutral» come il biometano

Analisi impatti della proposta CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism

Con il nuovo meccanismo i prezzi dei prodotti importati in UE saranno adeguati al quantitativo di emissioni di CO₂ in essi incorporati. **L'approccio della CE** nello sviluppo del nuovo meccanismo **è in armonia con le regole WTO e nel rispetto** degli accordi di libero scambio (Free trade agreement - FTA) **già siglati**. Il nuovo meccanismo **dovrebbe essere non discriminatorio e proporzionale e prevedere esenzioni/riduzioni** (costo di produzione di CO₂ paragonabile a quello dell'UE).

Osservazioni

- **Introdurrà nuovi costi amministrativi e finanziari per le aziende che importano.** L'applicazione del prelievo CBAM nella sua forma attuale rischia di introdurre distorsioni nella parità di condizioni (level playing field) se l'importazione di prodotti comparabili costruiti al di fuori dell'UE non segue requisiti di politica ambientale similari.
 - Necessario ridurre al minimo qualsiasi impatto sulla **competitività** della produzione di autoveicoli e componenti.
- **Nella valutazione di impatto, la CE non ha valutato attentamente l'impatto del CBAM sulle industrie, soprattutto quelle a valle.** Es. la proposta ignora il fatto che i produttori di acciaio e alluminio in EU non hanno una capacità sufficiente per fornire ai produttori automobilistici l'intera gamma di acciaio e alluminio.
 - Auspicabile una **graduale applicazione** partendo da alcuni settori specifici (quelli più a rischio di rilocalizzazione delle emissioni di CO₂), dando il tempo alle catene di approvvigionamento globali di adeguarsi. Il CBAM dovrebbe tenere in considerazione di queste peculiarità prevedendo l'esenzione temporanea di un elenco di codici SA e settori per i quali si rende necessaria l'importazione e per i quali non esiste una capacità UE sufficiente.

Analisi impatti della proposta ETD – Energy Taxation Directive

Le aliquote fiscali minime proposte dal 2023 sono 10,75 €/GJ per benzina e diesel e 7,17 €/GJ per il metano (basate sulla valutazione del contenuto energetico e delle prestazioni ambientali). In Italia si applicano accise su benzina pari a 0,728€/lt (21,4 €/GJ), su diesel 0,617€/lt (16,3GJ) e su GN 0,004€/lt (0,09€/GJ).

Osservazioni

- **Aumento delle aliquote fiscali minime dal 2023 al 2033 sulla base dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA)** con un incremento degli oneri amministrativi per le imprese.
 - Si auspica approccio più flessibile.
- **Aumento spropositato della tassazione sul gas naturale (GN):** tutti gli SM hanno aliquote fiscali più basse applicate al GN come carburante da trasporto. In Italia il GN è tassato con un'aliquota di 0,09/GJ e nel 2023 l'aliquota passerebbe a 7,17€/GJ (+8.000%).
 - Aliquote fiscali minime applicate ai biocarburanti/biogas sostenibili dovrebbero riflettere le loro prestazioni ambientali.
- **Trattamento dell'elettricità:** la tassazione dell'elettricità sarà fissata ad un valore generale per vari usi.
 - Poiché la ricarica in ambito domestico sarà ancora nei prossimi anni la soluzione più diffusa è necessario che la regolazione tariffaria garantisca uniformità di prezzo e che **l'elettricità goda di un regime differenziato rispetto all'attuale classificazione come «altro carburante».**

Contatti

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Mail: anfia@anfia.it

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

tel. +39 06 54221493

Mail: anfia.roma@anfia.it

www.anfia.it



@Anfia_it



Associazione Nazionale
Filiera Industria Automobilistica



[anfiatube](https://www.youtube.com/anfiatube)