

**Audizione Commissione Attività  
produttive, commercio e turismo  
della Camera dei Deputati,  
nell'ambito dell'esame  
dell'indagine conoscitiva  
“Made in Italy: valorizzazione e  
sviluppo dell'impresa italiana nei suoi  
diversi ambiti produttivi”**

---

*21 Febbraio 2023*



# I numeri della filiera italiana

## Industria automotive



5.528  
imprese



273.600  
addetti  
alla produzione

8,5 mld€  
in salari e  
stipendi



86,2 mld€  
Fatturato  
9,9% del  
settore  
manifatturiero  
5,2% del PIL



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

## Settore automotive (industria e servizi)



1,25 milioni  
addetti

25,8 mld€  
in salari e  
stipendi



299 mld€  
Fatturato  
18,1% del PIL



76,3 mld€  
Gettito fiscale 2019

✓ 60 mld€ Utilizzo  
✓ 9,6 mld€ Acquisto  
✓ 6,7 mld€ Possesso

Componentistica<sup>1</sup>:

2.200 imprese  
168.000 addetti  
54,3 mld€ fatturato

Saldo  
comm.le  
2021



5,8  
mld€

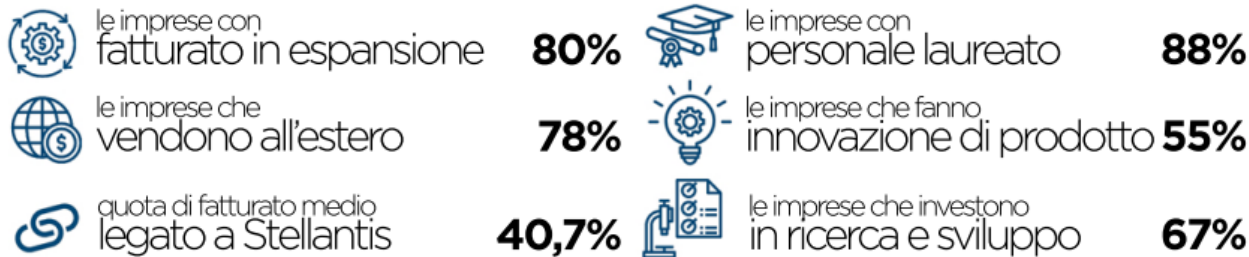
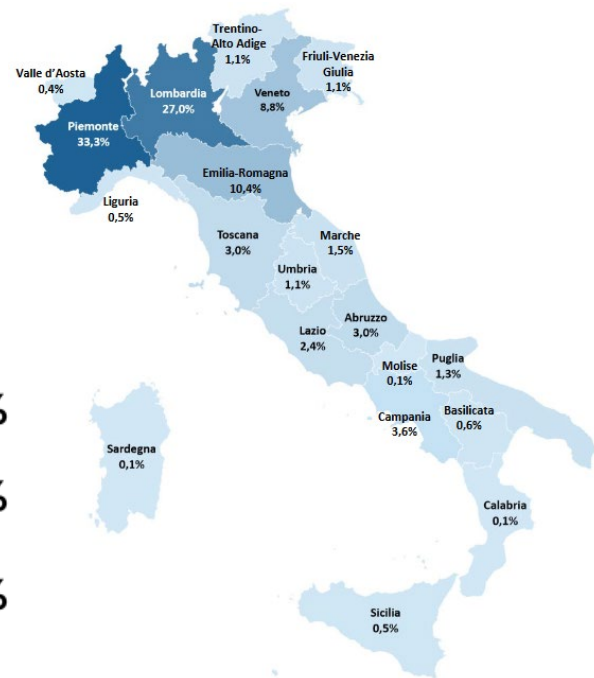
# Osservatorio della componentistica italiana 2022

Imprese **2.202**  
Fatturato **54,3 mld** (+16,7%)  
Addetti **168.000** (+0,6%)

Export: 21,7 mld €  
Import: 15,9 mld €  
Saldo Commerciale: +5,8 mld €



**Il ban delle auto a combustione  
al 2035 mette a rischio ~70.000 lavoratori  
che lavorano in ~ 450 aziende**



# Riduzione delle emissioni di CO2: i target definiti per i veicoli leggeri e quelli proposti per i veicoli pesanti



	2020	2025	2030	2035	2040
Car	95 g/km (-40% vs. 2007)	- 15% sui livelli 2021	- 55% sui livelli 2021	- 100%	
Van	147 g/km (-30% vs. 2007)	- 15% sui livelli 2021	- 50% sui livelli 2021	- 100%	
Bus			urbani 100% elettrici		
Truck		- 15% sui livelli 2019	- 45% sui livelli 2019	- 65% sui livelli 2019	- 90% sui livelli 2019

Proposta  
CE  
febbraio  
2023

# Proposta di Regolamento Euro 7

L'adozione del regolamento Euro 7 rischia di **rendere meno competitive l'offerta a zero emissioni dell'industria automobilistica europea a favore di costruttori extra-UE**, mettendo a rischio il posizionamento competitivo della filiera europea, aggravando ulteriormente gli impatti sociali ed economici della transizione fortemente voluta dalle Istituzioni europee.

**La proposta della Commissione appare inaccettabile nel suo impianto** (limiti emissivi, date di applicazione, procedure di omologazione), **sottostimata nella valutazione di impatto** ambientale e incremento prezzo veicoli e **deve essere profondamente rivista nel corso del processo di codecisione fra le istituzioni.**

**Inverosimili le tempistiche attuative del 2025 per i veicoli leggeri e il 2027 per i veicoli pesanti**, considerando che non sono state ancora definite le metodologie di prova ed il tempo necessario alla conclusione del processo legislativo di codecisione.

- ✓ Servono tempistiche attuative **coerenti con i processi di certificazione e omologazione** di costruttori e componentisti (in particolare per produttori di sistemi frenanti e pneumatici);
  - Pubblicati tutti gli atti esecutivi applicazione: dopo 2 anni per auto, dopo 3 anni per furgoni, dopo 4 anni per camion e autobus
  - Calendario separato per emissioni veicoli ed emissioni da impianti frenanti e pneumatici
- ✓ Fondamentale che ci sia un **coordinamento con le regolamentazioni sui target di CO2**
- ✓ Prevedere **prove di omologazione anche con combustibili rinnovabili** per immatricolare dopo il 2035 veicoli che utilizzino carburanti «CO2 neutral»;

# Politica industriale per la transizione produttiva

Il settore è nel pieno di una rivoluzione produttiva che **nei prossimi 5 anni** ridisegnerà totalmente la filiera e ne decreterà la competitività in Europa e nel mondo. Le **imprese sono pronte a fare la loro parte**, investendo in **R&S** per innovare prodotti e processi in ottica di sostenibilità, fondamentale sarà **accompagnarle e supportarle nella transizione**.

**1. Riconversione produttiva e riconfigurazione della filiera:** con l'Obiettivo creare le condizioni per incrementare la produzione nazionale a ~1.000.000 di veicoli. **Sostegno agli investimenti, Ricerca&Innovazione nelle nuove tecnologie della mobilità**: elettrico (nuovi componenti, raffinazione e assemblaggio batterie), idrogeno (fuel cell e H2 ICE), carburanti rinnovabili con:

- Green Industrial plan con modifica del quadro europeo degli aiuti di Stato
- Politica nazionale di attrazione degli investimenti;
- Immediatezza, semplicità di fruizione e certezza degli strumenti a sostegno della produzione industriale;
- Incentivi per le aggregazioni tra imprese;
- Potenziamento misure sostegno Ricerca, Sviluppo e innovazione;

## 2. Formazione:

- **RESKILLING**: Strumenti di incentivazione fiscale per la formazione delle nuove competenze necessarie per far fronte allo sviluppo dei nuovi trend tecnologici ed alla riqualificazione delle figure professionali attualmente impegnate nelle fasi produttive e commerciali
- **UPSKILLING**: Evoluzione dell'offerta di servizi formativi con indirizzi di studio (ordini secondario e universitari) coerenti con le nuove esigenze del settore

## 3. Tutela dei lavoratori a rischio: prevede **ammortizzatori di transizione**

## ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Mail: [anfia@anfia.it](mailto:anfia@anfia.it)

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

tel. +39 06 54221493

Mail: [anfia.roma@anfia.it](mailto:anfia.roma@anfia.it)

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



@Anfia\_it



Associazione Nazionale  
Filiera Industria Automobilistica



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