



Automotive: verso il 2035

Miriam Sala
Area Studi e Statistiche – ANFIA

LUBE Day

Milano, 18 ottobre 2023



Indice

1 Introduzione ANFIA e settore

2. Scenario attuale: produzione e mercato

3. Dossier europei

4. Le misure del Governo

Chi siamo



Componenti

Costruttori

Car Design &
Engineering

Oltre 460 aziende associate suddivise in 3 Gruppi

- ✓ Rappresenta gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali
- ✓ Provvede allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive

110 anni di storia

Principali Aree di attività

- ✓ Relazioni Istituzionali
- ✓ Affari regolamentari e normative tecniche
- ✓ Studi e Statistiche
- ✓ Temi economici, finanziari e legali
- ✓ Internazionalizzazione e Commercio
- ✓ Comunicazione & Eventi
- ✓ Consulenza e Formazione
- ✓ Attività formative ANFIA

Vision

creare valore per il mondo
automotive

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

Componentistica¹:

2.200 imprese
168.000 addetti
54,3 mld€ fatturato

Saldo
comm.le
2022



5,2
mld€

¹ Fonte: Osservatorio della componentistica automotive italiana - Ed. 2022

Indice

1 Introduzione ANFIA e settore

2. Scenario attuale: produzione e mercato

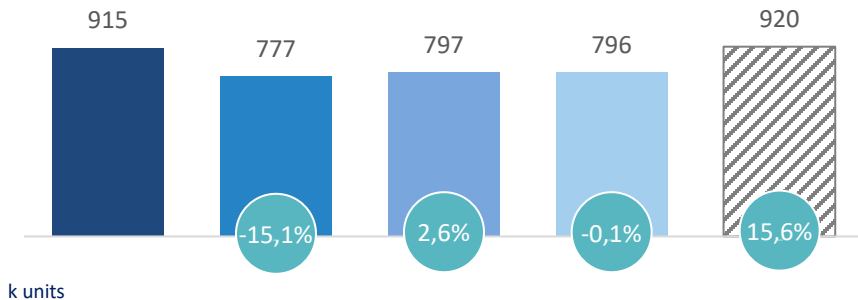
3. Dossier europei

4. Le misure del Governo

Italia - Produzione e Mercato autoveicoli 2019-2022 e previsioni 2023

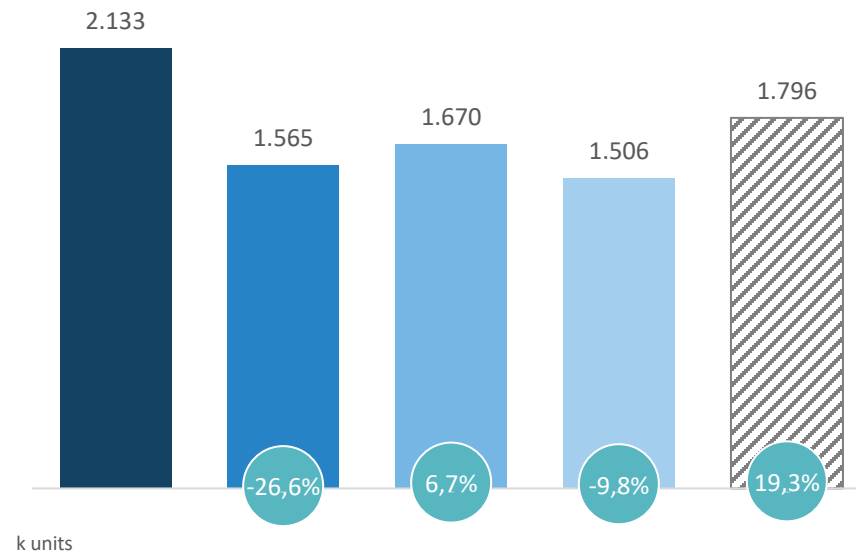
Produzione

CAGR 2019-2023: 0,1%



Mercato

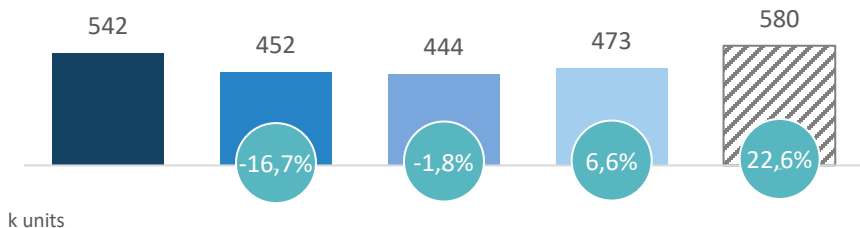
CAGR 2019-2023: -4,2%



Italia - Produzione e Mercato autovetture 2019-2022 e previsioni 2023

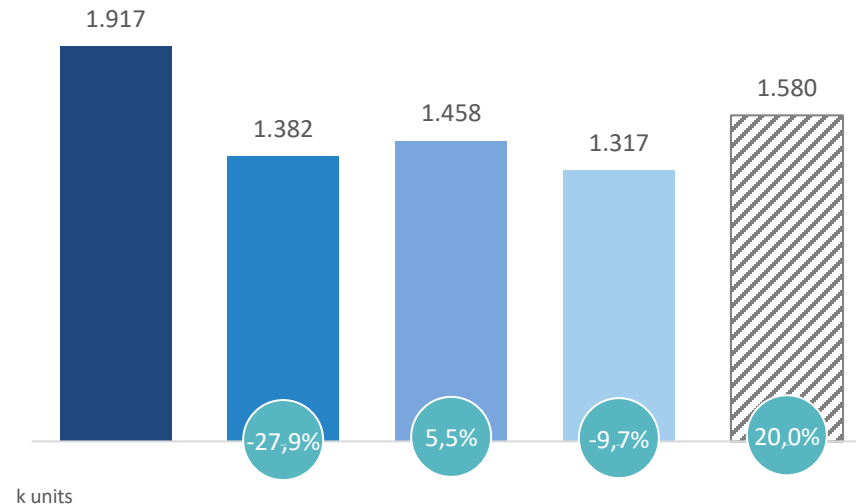
Produzione

CAGR 2019-2023: +1,7%

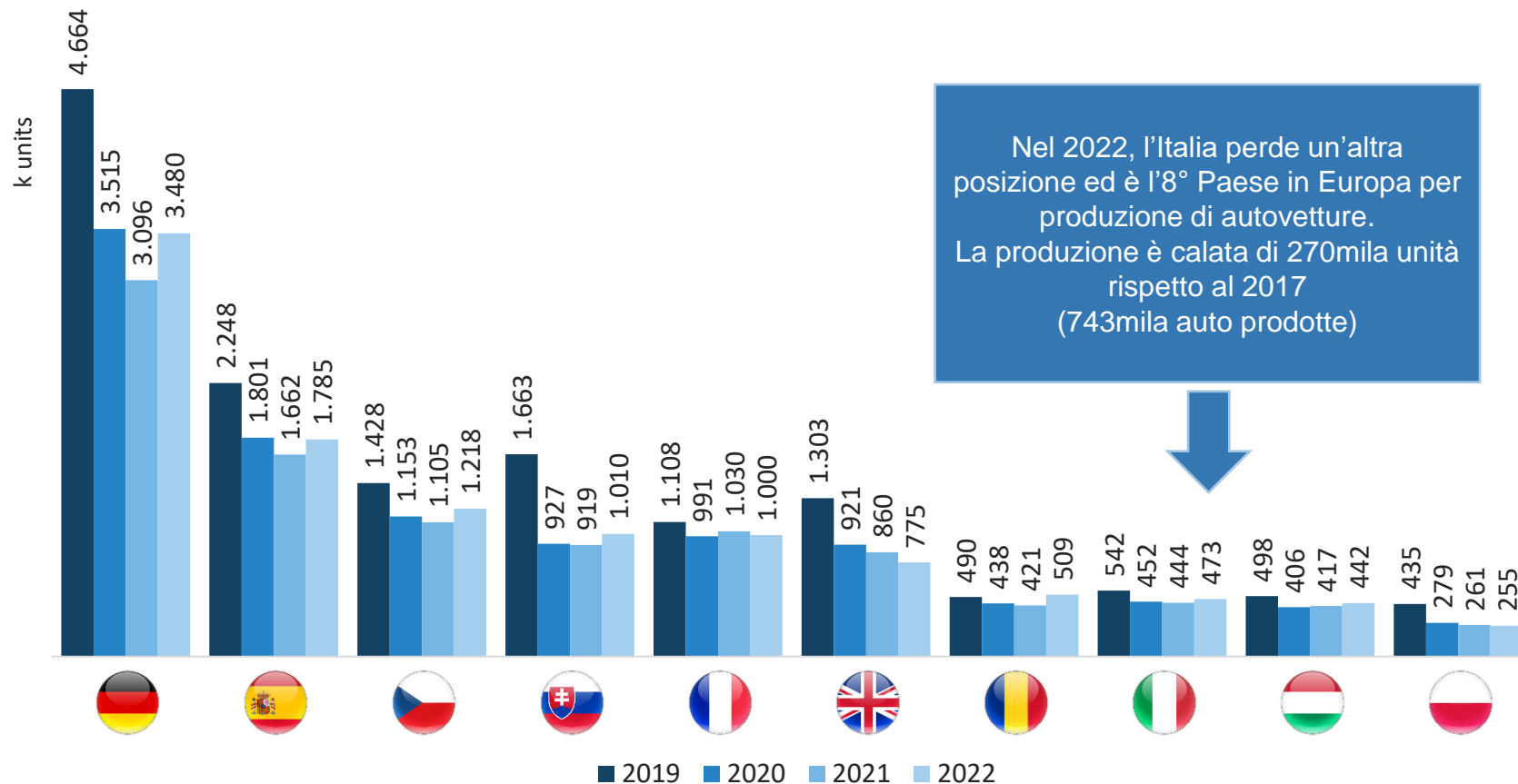


Mercato

CAGR 2019-2023: -4,7%

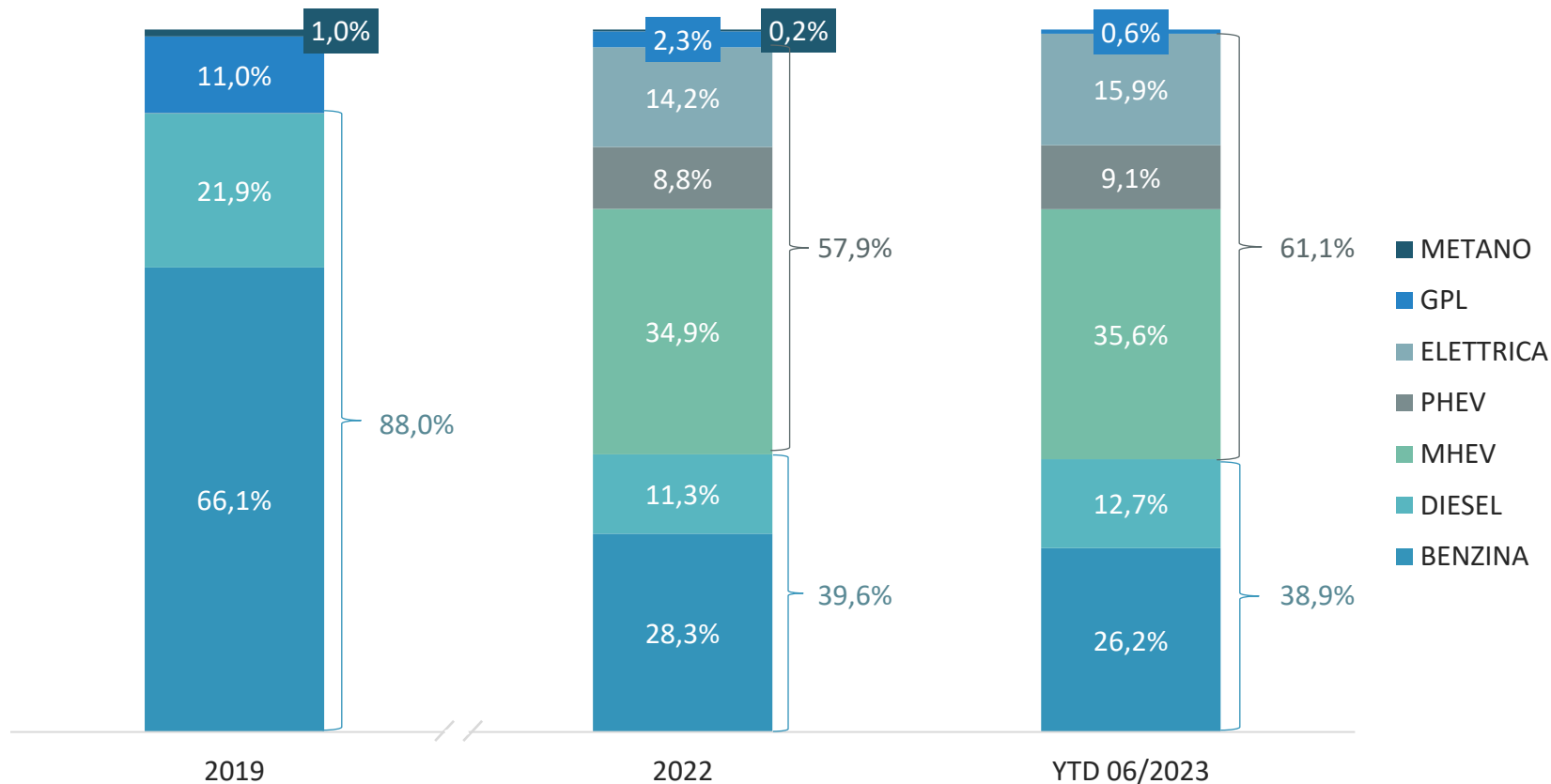


La produzione di autoveicoli in Europa - Top 10 Paesi per produzione di autovetture



Nel 2022, l'Italia perde un'altra posizione ed è l'8° Paese in Europa per produzione di autovetture. La produzione è calata di 270mila unità rispetto al 2017 (743mila auto prodotte)

La produzione di autovetture in Italia per alimentazione (2019-2023)



Indice

1 Introduzione ANFIA e settore





2. Scenario attuale: produzione e mercato

3. Dossier europei

4. Le misure del Governo

Dossier europei

Riduzione delle emissioni di CO₂: target definiti per i veicoli leggeri e proposte per i pesanti

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

Già approvato

Proposta CE febbraio 2023

Marzo 2023: l'iter legislativo della Proposta si è concluso dopo la ratifica del Consiglio Energia di un impegno della Commissione UE ad attuare in tempi brevi la presentazione di un **atto delegato che dovrà specificare come i carbon neutral fuels potranno contribuire agli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂** previsti dal Regolamento.

Luglio 2023: la Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (Itre) del Parlamento europeo ha stabilito che con la definizione "**carburanti CO₂ neutri**" si indica un "combustibile rinnovabile e/o sintetico come definito dalla Direttiva 2018/2001, inclusi biocarburante, biogas, combustibile da biomassa, carburante rinnovabile liquido e gassoso per il trasporto di origine non biologica (RFNBO) o un carburante a base di carbonio riciclato (RCF)".

Si tratta di liquidi per i quali "**le emissioni possono essere assunte come pari a zero**" perché l'anidride carbonica "incorporata nella composizione chimica del carburante in uso è di origine biogenica", oppure è stata evitata la sua immissione in atmosfera.

Proposta di Regolamento EURO 7 - Priorità ANFIA

- **Per i Veicoli leggeri, mantenere gli stessi standard previsti dal regolamento euro 6 per non distogliere investimenti dall'elettrificazione.**
- **Per gli **Small Volume Manufacturers**, prevedere allineamento **entrata in vigore** non al 2030, **ma al 2035, come la deroga approvata dal regolamento CO₂** e considerare le emissioni in EU.**
- **Per i veicoli pesanti, necessaria coerenza con la negoziazione dei nuovi target di riduzione della CO₂**
- **Per pneumatici e freni:** necessaria coerenza con i regolamenti delle Nazioni Unite (UN).
- **Legislazione secondaria entro massimo 12 mesi dall'entrata in vigore dei nuovi standard** per dare un tempo congruo ai Costruttori per gli adeguamenti

Proposta di Regolamento CO₂ HDV - Priorità ANFIA

- Rivedere i nuovi **obiettivi di riduzione** – perché -45% dell'intera flotta degli HDV e 100% elettrici al 2030 per gli autobus urbani sono **irrealistici** – e **legarli** all'effettiva disponibilità delle **condizioni abilitanti**

Proposta ANFIA →  -15% al 2030, -50% al 2035, -70% al 2040  -80% al 2030, -100% al 2035

- **Anticipazione clausola di revisione al 2027 (rispetto alla proposta 2028) → approvato in CE**
- Valorizzare il contributo dei carburanti rinnovabili (**CO₂ Neutral Fuels**) al raggiungimento degli obiettivi di riduzione con inserimento del CCF – carbon correction factor
- Mantenimento della definizione dei veicoli **ZEV** con soglia emissiva a 5 g/t.km o 5 g/p.km per permettere che anche i motori a «doppia alimentazione» H2 HPDI rientrino nella categoria

Indice

1 Introduzione ANFIA e settore

2. Scenario attuale: produzione e mercato

3. Dossier europei

4. Le misure del Governo

Le 4 priorità per una gestione proattiva e responsabile della transizione sostenibile

- Politiche industriali lato offerta e lato domanda
- Infrastrutture
- Attrazione di investimenti sulla value chain delle batterie
- Politica commerciale «responsabile»



Le priorità della transizione automotive: politiche industriali lato offerta

Stato dell'arte



- **Fondo automotive: 8,7 Mld € per il periodo 2022-2030**
(700 Mln € per l'anno corrente e 1 Mld € / anno fino al 2030)

- Già ripartiti i fondi per gli anni **2022-2024**

650 Mln € annui per:

- acquisto auto elettriche, ibride e a basse emissioni
- VCL elettrici
- Installazione wallbox nei condomini e abitazioni private

- **525 Mln €** per Contratti di sviluppo a sostegno della transizione verde
- **225 Mln €** per Accordi per l'innovazione: progetti di ricerca e sviluppo nella filiera del settore automotive

To do list

- Ribassare il **quantum minimo dei contratti di sviluppo, che, ad oggi, rischia di escludere dal sostegno pubblico molte PMI**
- Identificare **ulteriori strumenti** per ampliare le possibilità delle imprese di **avviare investimenti e riconversioni produttive**, negoziandone di nuovi a Bruxelles, se necessario
- **Transition fund europeo per la filiera automotive** che deroghi ai vincoli territoriali e dimensionali degli aiuti di Stato

Politica industriale per la transizione produttiva

Con l'approvazione definitiva dei Target CO₂ al 2035 **nei prossimi 5 anni** si ridisegnerà totalmente la filiera automotive nazionale e si definirà la sua 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, ma fondamentale sarà **accompagnarle e supportarle nella transizione verde**.

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 concreto e semplificato agli investimenti produttivi, Ricerca&Innovazione nelle nuove tecnologie della mobilità:** elettrico (nuovi componenti, raffinazione materie prime 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
- NUOVI strumenti nazionali a sostegno degli investimenti produttivi
- Immediatezza, semplicità di fruizione e certezza temporale delle misure
- Incentivi per le aggregazioni tra imprese
- Potenziamento misure a sostegno di 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: previsione di ammortizzatori di transizione

Le priorità della transizione automotive: politiche industriali lato domanda

Incentivi auto e LCV



- **Apportare urgentemente migliorie all'attuale schema di incentivazione delle fasce 0-20 e 21-60 g/km di CO₂**
- **Ampliare le tecnologie incentivabili per i veicoli commerciali leggeri**
- **Redistribuire quanto prima le ingenti risorse avanzate dal 2022**
- **Definire le risorse per il 2025-2026**



Le priorità della transizione automotive: infrastrutture

Stato dell'arte

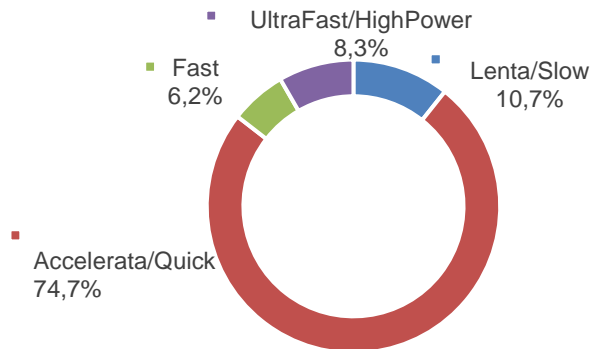
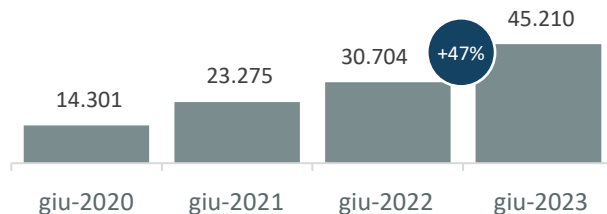
Punti di ricarica ad uso pubblico in EU*

	ITALIA	36.772
	OLANDA	114.310
	GERMANIA	83.830
	FRANCIA	83.317



45.210
punti di ricarica
al 30/06/2023

Punti di ricarica installati



To do list

- **Semplificazione amministrativa e coordinamento nazionale per rilascio autorizzazioni**
- Implementare sistemi di **ricarica elettrica fast e ultra-fast** sulle strade a scorrimento veloce
- **Valutare partecipazione a bandi PNRR e introdurre linee guida nazionali** che definiscano criteri standard nei bandi di gara, tra cui meccanismi di **premiabilità per le tecnologie innovative** (V2G, storage, integrazione con PV)
- Sviluppo dell'**infrastruttura elettrica condominiale** dedicata: pubblicato il decreto direttoriale di **attuazione del bonus per l'installazione dei punti di ricarica domestici**, mancano gli incentivi per le aziende.

Le priorità della transizione automotive: infrastrutture Incentivi per sistemi di ricarica

- **€ 90 Milioni** per l'installazione di infrastrutture di ricarica per aziende e professionisti. Il contributo è pari al 40% dei seguenti costi ammissibili:
 - o Wallbox AC tra 7 kW e 22 kW: 2.500 €
 - o AC Colonnine di ricarica tra 7 kW e 22 kW: 8.000 €
 - o Infrastruttura DC fino a 50 kW: 1.000 €
 - o Infrastruttura DC oltre 50 kW: 50.000 € per colonnina con 2 punti di ricarica
 - o Infrastruttura DC oltre 100 kW: 75.000 € per colonnina con 2 punti di ricarica
- **€ 40 Milioni** per il 2022-2024 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per i cittadini (fino all'80%, max 1.500€) e per condomini (fino a 8.000€)
- **€ 741 Milioni** di risorse PNRR 2022/2024 per 7.500 infrastrutture di ricarica rapida su strada provinciale (No autostrada) e 13.755 infrastrutture di ricarica rapida in centro urbano (totale: 21.255)

Non ancora attuate

Publicati il 2 ottobre 2023

i decreti direttoriali attuativi degli **incentivi per l'acquisto e la posa di impianti per la ricarica dedicati a privati e condomini**

(risorse per il 2022 e 2023:

80 milioni di euro)

Presentazione delle domande: dal 19/10 al 2/11 per le installazioni effettuate nel 2022 (nel solo periodo dal 4/10 al 31/12).

Apertura e chiusura domande relative alle installazioni effettuate nel 2023, da comunicare con successivi avvisi del MIMIT.

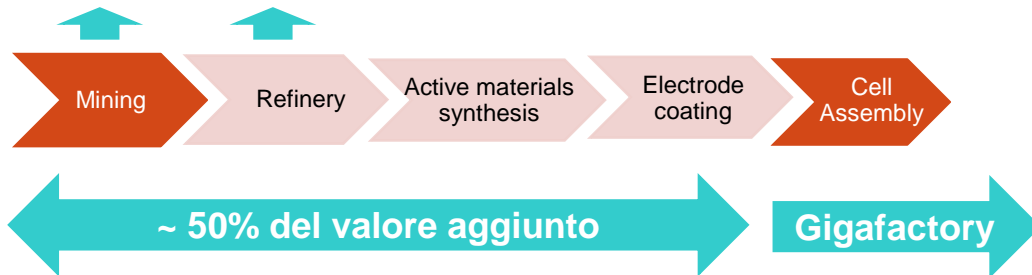


Le priorità della transizione automotive: attrazione di investimenti sulla value chain delle batterie

Stato dell'arte

 **Controllo quasi totale estrazione del cobalto**

- 70% Raffinazione nichel
- 60% Raffinazione del cobalto
- 75% Raffinazione del litio



To do list

- Lavorare, sia in Italia che in UE, sull'attrazione di investimenti e di competenze per **portare sul territorio la parte della catena del valore a monte delle gigafactory, almeno nella fase mid stream (Precursori e catodi)**

Ridurre dipendenza dalla Cina!!!!

Ipse dixit:

Thierry Breton, Commissario europeo per il mercato interno e i servizi della commissione:

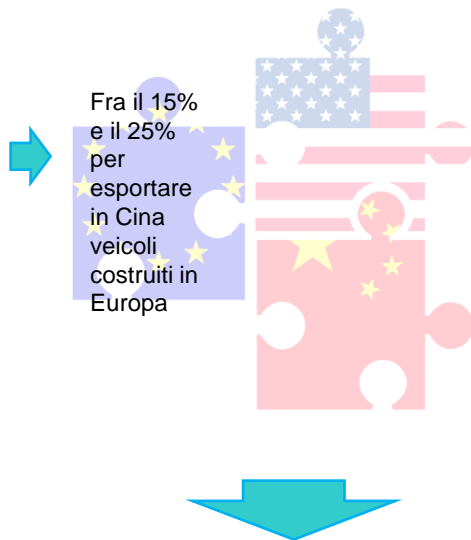
«Per produrre tutte le BEV necessarie per raggiungere il target al 2035, avremo bisogno di 15 volte più litio entro il 2030, 4 volte più cobalto, 4 volte più grafite, 3 volte più nichel»

Le priorità della transizione automotive: politica commerciale verso la Cina

Le condizioni competitive in Europa sono molto più favorevoli ai Costruttori cinesi rispetto a quelle che ci sono nel Paese asiatico per i Costruttori occidentali.

Stato dell'arte

- Rischio elevata penetrazione di EV cinesi sul mercato UE (**dazi all'importazione del 10%**)
- Costo **medio auto BEV a listino in UE è superiore del 27% alle auto ICE, mentre in Cina è del 33% inferiore** (grazie a economie di scala)



To do list

- Introdurre **misure di riequilibrio del mercato** (es. Inflation Reduction Act in USA)
- Meccanismo di adeguamento delle emissioni importate (**Carbon Border Adjustment Mechanism – CBAM**): senza distorsioni nella parità di condizioni (level playing field), non discriminatorio e proporzionale, con applicazione graduale e misurata

Entrata in vigore fase transitoria: dal 1° ottobre 2023. Si applicherà inizialmente alle importazioni di merci e precursori (limitatamente ad alcune materie prime) la cui produzione è ad alta intensità di carbonio e a rischio significativo di rilocalizzazione delle emissioni

- Cina primo paese esportatore di autoveicoli (superato il Giappone quest'anno)
- Costruttori cinesi: per la prima volta oltre il 50% di market share nel mercato domestico
- Entro il 2025 potrebbero essere importate in Europa fino a 800.000 autovetture di fabbricazione cinese (la maggior parte delle quali elettriche)

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)