



Comunicato stampa

MUOVERSI NEL XXI SECOLO: WHATEVER IT TAKES

All'Assemblea Pubblica ANFIA a Firenze, alla vigilia della votazione in sessione plenaria al Parlamento europeo del pacchetto di riforme climatiche Fit for 55, un appello affinché gli europarlamentari italiani votino pensando anche agli interessi del proprio Paese, e affinché il Governo italiano prosegua la collaborazione con le rappresentanze della filiera industriale nella definizione di una roadmap di decarbonizzazione della mobilità secondo un approccio realistico e non ideologico, aperto a più tecnologie e impegnato a sostenere gli investimenti e lo sviluppo di competenze specializzate sul territorio

#MuoversinelXXIsecolo

Firenze, 31 maggio 2022 - Si è svolta stamattina a Firenze, presso il Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio e in collaborazione con il Comune di Firenze, l'Assemblea Pubblica ANFIA 2022, tornata in presenza dopo due anni e intitolata "Muoversi nel XXI secolo: whatever it takes - L'automotive tra sviluppo sostenibile, transizione energetica e nuovi equilibri internazionali".

La scelta del capoluogo toscano, come ricordato dal **Presidente ANFIA Paolo Scudieri** nella sua relazione, successiva ai saluti di apertura del **Sindaco Dario Nardella**, è stata dettata dal riconoscimento ricevuto come città italiana con la mobilità più sostenibile (seguita da Milano, Torino, Parma e Bologna) secondo il "Quindicesimo rapporto Euromobility sulla mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane" presentato lo scorso novembre, oltre che dalla sua fama internazionale di culla del Rinascimento, un periodo storico che, con il suo approccio umanistico, è fonte di ispirazione per la grande trasformazione che la filiera automotive sta vivendo.

Ricordando che la prossima settimana, tra il 7 e l'8 giugno, è prevista la votazione in sessione plenaria al Parlamento europeo del pacchetto di riforme climatiche Fit for 55, che tocca il settore automotive su vari fronti, in primis quello della revisione del Regolamento per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle auto e dei veicoli commerciali leggeri al 2025 e al 2030, il **Presidente ANFIA Paolo Scudieri** ha subito espresso l'auspicio che gli europarlamentari italiani votino pensando anche agli interessi del proprio Paese.

*"Il mercato italiano ha avuto un picco positivo nel 2017, con quasi 2,2 milioni di immatricolazioni di autoveicoli, per poi subire un rallentamento nel 2018 (-3,2%) e nel 2019 (+0,5%) e arrivare, nel 2020, ad un crollo del 26,6% a seguito della pandemia - ha osservato **Paolo Scudieri**. Nel 2021, nonostante il confronto con un anno pessimo, la crescita (+6,7%) non è stata tale da tornare ai volumi pre-Covid, arrivando ad un totale di 1.670.000 unità contro i 2.133.000 del 2019. E il primo trimestre 2022 segna una contrazione del 22% a livello tendenziale soprattutto a causa dell' 'effetto attesa' degli incentivi, misure soddisfacenti perché tecnologicamente neutrali e strutturate su più anni, ma ancora migliorabili, soprattutto per i VCL, per mettere tutte le imprese della logistica urbana, non solo le piccole, nella condizione di efficientare i loro servizi di*

trasporto, senza vincolarle subito ad un'unica soluzione tecnologica, quella dell'elettrico.

Quanto alla produzione, dopo la crisi del 2012, è tornata a crescere nel 2014 e ha superato il milione di autoveicoli prodotti nel 2015, 2016 e 2017 (1.142.000 unità), per poi precipitare nuovamente: -7% nel 2018, -14% nel 2019 (appena 915.000 unità prodotte) e -15% nel 2020 (777.000), con gli effetti del lockdown e i blocchi e rallentamenti nella supply chain. Nel 2021 la produzione è cresciuta (+2,4% con 796.000 unità), ma non è tornata ai livelli del 2019. Riflettiamo sul fatto nel 2000 la produzione di autoveicoli in Italia superava 1,7 milioni di unità, mentre nel 2021 non si è toccata nemmeno la metà di questi volumi. Sempre nel 2000, eravamo il quinto Paese produttore di autovetture in Europa, mentre oggi siamo al settimo posto, superati da mercati come Repubblica Ceca e Slovacchia, che hanno una storia produttiva automotive decisamente più recente. E' fondamentale per l'Italia tornare alla soglia del milione di autoveicoli prodotti annualmente, per continuare a rappresentare un polo produttivo significativo, dando così sostegno anche allo sviluppo competitivo della componentistica italiana, soprattutto in termini di mantenimento e crescita degli investimenti sul territorio.

Fatta questa premessa - ha puntualizzato Scudieri - a proposito delle sfide normative, tecnologiche ed energetiche che stiamo affrontando, intendo ribadire che quello di ANFIA è un approccio realistico e non ideologico, ambientalmente ambizioso, ma anche socialmente compatibile e industrialmente competitivo. E' innegabile la necessità di dover far fronte ai cambiamenti climatici definendo una roadmap di decarbonizzazione che veda impegnati tutti: imprese, Governi, cittadini. Per ANFIA lo sviluppo della mobilità elettrica è un pilastro fondamentale della propria mission, è una delle tecnologie del futuro, è un percorso abbracciato da tutti i costruttori di veicoli e siamo chiamati a sollecitare le aziende della filiera a cogliere le opportunità di sviluppo offerte dall'elettrificazione. Diverso è, tuttavia, ostinarsi ad abbracciare una sola tecnologia, ad oggi di totale dominio asiatico, creando pericolosi squilibri nel mercato e in ambito sociale, per il forte impatto che implica sul sistema industriale: in Italia abbiamo stimato la perdita di circa 73.000 posti di lavoro nei prossimi anni, non compensati dalle circa 6.000 nuove posizioni che creerà la mobilità elettrica.

Apriamoci, quindi, al contributo che alla decarbonizzazione della mobilità di persone e merci, individuale e collettiva, possono dare, insieme all'elettrico, i biocombustibili (Biometano, BioLNG), i carburanti sintetici, l'idrogeno (sia come vettore per il motore endotermico sia le fuel cells), tecnologie su cui la filiera crede tantissimo e su cui sta già facendo grandi investimenti.

Insieme al Governo, supportiamo, quindi, gli investimenti in ricerca e innovazione, gli investimenti produttivi, le riconversioni degli impianti e il reskilling dei lavoratori, spingiamo le imprese a fare squadra, ad aggregarsi per essere dimensionalmente e finanziariamente più forti, acceleriamo la diffusione della mobilità elettrica incentivando le produzioni nazionali di autoveicoli elettrificati, sviluppando una filiera italiana specializzata anche a monte delle gigafactory e un ecosistema infrastrutturale pubblico e privato.

E aggiungo una novità: una proposta di legge che stiamo mettendo a punto per introdurre un sistema incentivante per le politiche di compensazione della CO₂ emessa



messe in campo dalle imprese, per esempio con la piantumazione di alberi, non più unicamente affidate all'iniziativa volontaria, ma sostenute da sistemi di certificazione della rimozione del carbonio. La proposta parte da uno studio del Consiglio Nazionale delle Ricerche che ha classificato gli alberi individuando la capacità di mitigazione di ciascuna specie in ambiente urbano e suburbano e le singole quantità di assorbimento dell'equivalente CO₂ emessa dalle auto per una data percorrenza annua, compreso l'assorbimento del particolato. L'obiettivo è istituire, a livello normativo, una certificazione che attesti la compensazione delle emissioni di anidride carbonica prodotta tramite la realizzazione di progetti che contribuiscano al miglioramento del bilancio ambientale delle imprese attraverso la cattura della CO₂, con interventi di potenziamento o recupero del patrimonio forestale, boschivo o agricolo, e, parallelamente, un meccanismo di incentivazione di questi progetti, per esempio attraverso un credito d'imposta connesso alle spese sostenute per essi o per l'acquisto del certificato".

Alla relazione del Presidente ANFIA ha fatto seguito l'intervento di **Paolo Magri**, Vice Presidente Esecutivo dell'ISPI, che, intervistato dal giornalista, saggista e condirettore del Corriere dello Sport **Alessandro Barbano**, moderatore dell'evento, ha delineato una lucida analisi di tipo geopolitico degli scenari globali in cui, in questo momento di instabilità, si sta muovendo l'industria automotive, di per sé caratterizzata da filiere fortemente globalizzate e interdipendenti, sottoposte ad un processo di ripensamento già a partire dallo shock produttivo e di mercato della pandemia, poi della crisi dei semiconduttori, materie prime e catene logistiche, per arrivare al conflitto Russia-Ucraina tuttora in corso.

Nella seguente tavola rotonda, a confrontarsi, insieme a **Paolo Scudieri**, sono stati **Paolo Scaroni**, Deputy Chairman di **Rothschild & co.** e **Bernardo Mattarella**, Amministratore Delegato di **Mediocredito Centrale**, dando luogo ad un dibattito sugli strumenti che, in questi anni di rivoluzione tecnologica, che implicano l'introduzione di innovazioni anche nel settore bancario, possono consentire alle imprese di ottenere le risorse finanziarie necessarie per la loro crescita, anche attraverso aggregazioni e acquisizioni, essendo la dimensione aziendale un fattore cruciale di competitività futura per i player italiani. Si è toccato, quindi, il nodo delle difficoltà di accesso al credito e dell'inadeguata dotazione di capitale proprio, elementi che costituiscono un freno allo sviluppo del tessuto produttivo italiano, strutturato prevalentemente sulla dimensione della piccola e media impresa. E ci si è interrogati sul destino della globalizzazione di fronte alla guerra e alle crisi internazionali che hanno attraversato il pianeta negli ultimi due anni, mostrando la vulnerabilità delle catene di approvvigionamento delle economie occidentali, accelerando le politiche di reshoring e rendendo necessari nuovi investimenti in infrastrutture (fisiche e digitali) e in competenze.

Le conclusioni dei lavori sono state affidate a **Giancarlo Giorgetti - Ministro dello Sviluppo Economico**, ringraziato dal Presidente ANFIA per l'intensità delle battaglie da lui combattute per la filiera produttiva automotive, sia in Italia che a Bruxelles, dove, insieme al Ministro della Transizione Ecologica **Roberto Cingolani**, sta presentando da mesi possibili soluzioni alternative a quella unilaterale, incentrata sulla tecnologia del veicolo elettrico, proposta della Commissione UE nella roadmap di progressiva



decarbonizzazione della mobilità, ribadendo che puntare tutto su un'unica tecnologia non è la soluzione migliore per affrontare il cambiamento climatico.

Per informazioni: ufficio stampa ANFIA
Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

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; *Car Design & Engineering:* 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 ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it

twitter.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.156 imprese

268.300 addetti (diretti e indiretti), il 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

92,7 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,3% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione