



# L'industria automotive che riparte: trend e scenari futuri

Gianmarco Giorda  
Direttore ANFIA

---

14 Ottobre 2020



## Agenda

- Introduzione ad ANFIA
- Produzione e mercato automotive nel mondo e in Italia
- Il futuro dell'industria automotive e della mobilità
- Le proposte di ANFIA per una politica industriale per la filiera automotive italiana

## Chi siamo



Componenti

Carrozzeri  
e progettisti

Costruttori

### 350 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

### 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

## L'industria automotive italiana «at a glance»

### L'industria automotive italiana



**5.529**  
imprese



**274.357**  
Addetti  
nella  
produzione

**9,3 miliardi**  
€ salari e  
stipendi



**105,8 Miliardi €**  
Fatturato

**11% del**  
**manfatturiero**  
**6,2% del PIL**



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



**1,23 milioni**  
Addetti

**26 miliardi**  
€ salari e  
stipendi



**335 Miliardi €**  
Fatturato

**19% del PIL**



**76,3 miliardi €**  
Gettito fiscale 2018

- **60 miliardi €** utilizzo
- **9,5 miliardi €** acquisto
- **6,8 miliardi €** possesso

## Agenda

- Introduzione ad ANFIA
- **Produzione e mercato automotive nel mondo e in Italia**
- Il futuro dell'industria automotive e della mobilità
- Le proposte di ANFIA per una politica industriale per la filiera automotive italiana

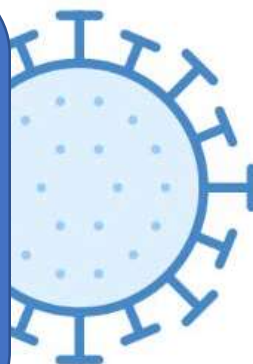
## Covid-19 e impatto sull'economia globale

**Al 12 ottobre 2020:**

**190 Paesi** interessati

**37,3 milioni** casi i confermati

**1,07 milioni** i decessi



**2020**

Pil Mondo: **- 4,9%**

Trade mondiale beni e servizi: **-11,9%**

Prezzo petrolio\*: **- 41,1%**

**2021**

Pil Mondo: **+5,4%**

Trade mondiale beni e servizi: **+8%**

Prezzo petrolio: **+3,8%**

WEO June 2020, FMI \* Media prezzi Brent, Dubai, WTI

## Produzione mondiale autoveicoli

### 2019

92,1 milioni di autoveicoli, -5% sui volumi del 2018

### 2020 gennaio-giugno

oltre 11 mil. autoveicoli **prodotti in meno** rispetto a gennaio-giugno 2019:



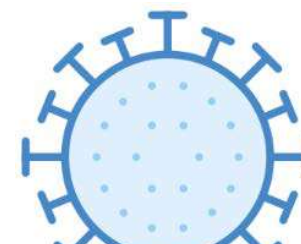
3,65 milioni in UE+UK  
3,46 milioni in Nord America  
1,35 milioni in Giappone  
2,04 milioni in Cina  
0,75 milioni in Brasile

### 2020 forecast (stima Fitch)

77 milioni di autoveicoli, -17% sui volumi del 2019



**15 milioni di autoveicoli prodotti in meno rispetto al 2019**



- Lockdown
- Interruzione catena fornitura componenti
- Stop produttivi e commerciali
- Riduzione scambi commerciali

## Trend produzione motorizzazioni alternative

2025



**79% Alternative Propulsion Vehicles**  
Market share in passenger vehicle market

Di cui:



**15% BEV - 3.3M units**  
Within the passenger vehicle market



**8% PHEV - 1.7M units**  
Within the passenger vehicle market

IHS Markit figures



## Domanda mondiale di autoveicoli

### 2019

92 milioni di autoveicoli leggeri, **-5%** sul 2018

### 2020 forecast (stima Fitch)

76,5 milioni di autoveicoli leggeri **-17%** sul 2019

### 2023 ritorno ai livelli pre-Covid

Le crisi dell'auto precedenti fluttuavano con quelle dell'economia.

Sono previsti almeno 3 anni per un ritorno ai livelli pre-Covid.



La crisi Covid-19 è prevista più profonda delle crisi passate per il calo della domanda e per lo shock dell'offerta dovuto a blocchi e chiusure preventive.

Calo dei consumi, restrizioni nei comportamenti, perdita di potere d'acquisto dei consumatori e perdita dei posti di lavoro limitano la domanda causando il declino dell'industria.

La risposta dei Governi è cruciale per sostenere famiglie e imprese

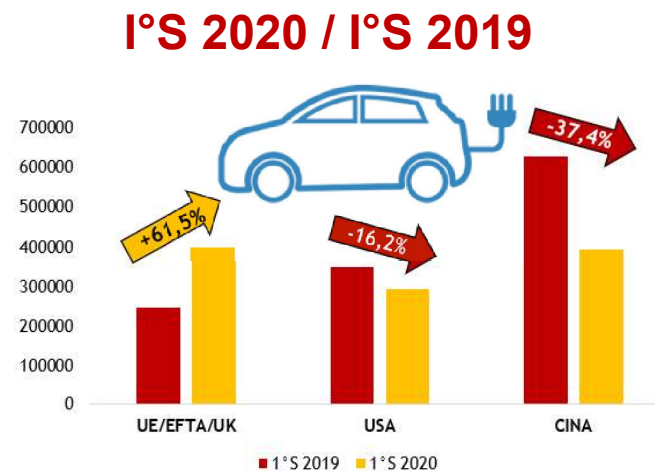
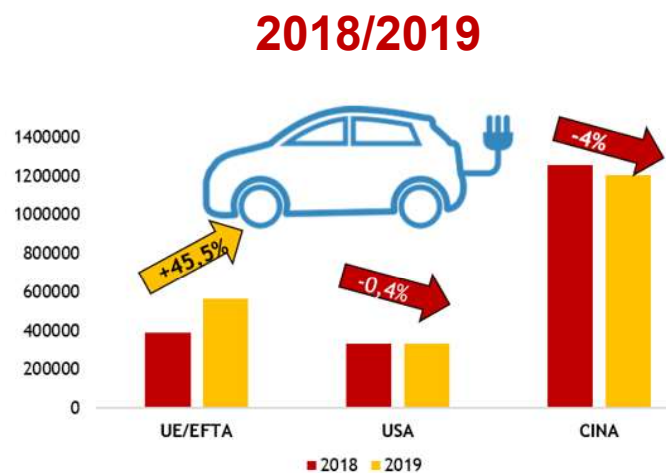
## Domanda mondiale di ECV

### 2019

2,3 milioni di ECV-Electric Chargeable Vehicles (BEV, PHEV, ER, FC)

### 2020

Il trend in crescita del mercato ECV-Electric Chargeable Vehicles (BEV, PHEV, ER, FC) è previsto proseguire, nonostante la pesante flessione del mercato



ANFIA, ACEA, WARD'S, CAAM, JAMA

## Domanda europea di auto

### 2019

UE/EFTA: **15,8 milioni di autovetture, +1,2%** sul 2018:  
4,8 milioni diesel, -13,9%, share 30,3%  
9,2 milioni benzina, +5%, share 58,5%  
1,8 milioni alim. altern., +41,1%, share 11,2%

### 2020 e crisi Covid-19

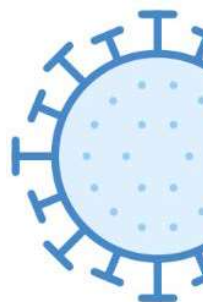
**Calo della domanda di auto del 39% nel 1° semestre 2020:**

**-45%** auto a benzina

**-46%** auto diesel

**+21%** auto ad alimentazione alternativa: **in particolare crescono le auto elettriche ricaricabili (+61,5%).**

**Previsto a fine anno un calo della domanda di auto del 25%**



L'economia dell'Ue è cresciuta moderatamente, a +1,5%, nel 2019, 7° anno consecutivo di crescita

Le prospettive per il 2020 sono drammaticamente cambiate per l'impatto del Covid-19:

-8,3% la contrazione economica nel 2020 e +5,8% il recupero nel 2021\*

Più pessimistiche le previsioni del FMI per l'Area Euro -10,2% nel 2020, + 6% nel 2021

\*UE Economic Forecast Summer 2020

## La mobilità elettrica nell'UE

### Evoluzione mercato auto BEV+PHEV (ECV)



Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

- **2019:** 15,8 milioni di auto vendute, **+1,2%**  
564.266 BEV+PHEV vendute, **+45,5%**  
**3,6%** di quota
- **I°S 2020:** 5,08 milioni di auto vendute, **-39%**  
399.421 BEV+PHEV vendute. **+61,5%**  
**7,9%** di quota

- **224.990 punti di ricarica pubblici (a metà settembre 2020)**  
il 75% concentrato in 4 Paesi: Paesi Bassi, Germania, Francia, Regno Unito
- **Obiettivo 2030: 2,8 milioni di punti di ricarica disponibili al pubblico**  
più di 12 volte di quelli attualmente funzionanti in tutta l'Unione europea  
Servirebbe installare 705 punti di ricarica al giorno fino al 2030



ANFIA su dati ACEA e EAFO

## Emissioni di CO<sub>2</sub> della nuova flotta di auto vendute



Dal 2010 al 2016 le emissioni medie delle nuove automobili sono diminuite di 22 g CO<sub>2</sub>/km.

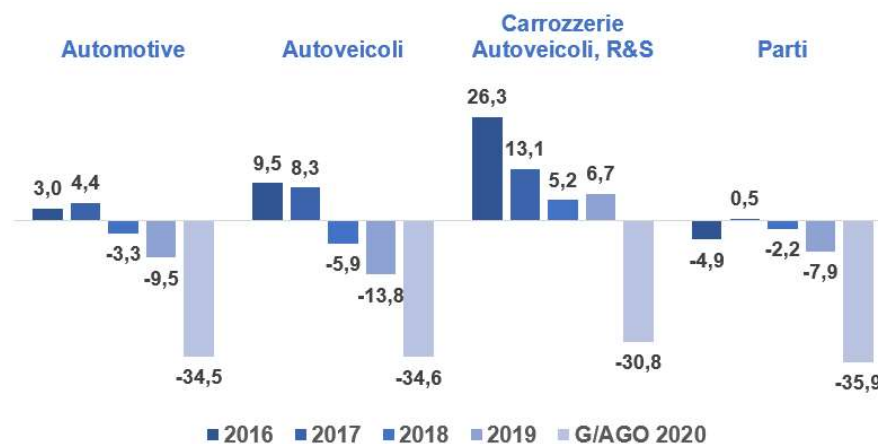
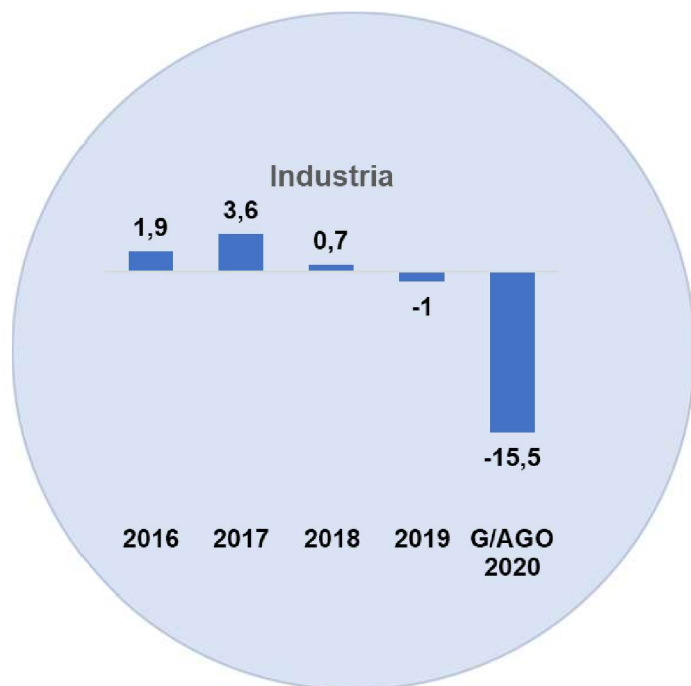
Dal 2017 le emissioni medie sono in aumento e nel 2019 arrivano a 122,4 g CO<sub>2</sub>/Km (NEDC).

Le ragioni sono da imputare ad una forte crescita del segmento dei SUV, alla flessione delle motorizzazioni diesel e ad un'ancora bassa penetrazione di auto BEV.

(dati EEA)

## Automotive, settore industriale

Indici (2015=100), variazioni % tendenziali



ANFIA su dati ISTAT

## Produzione domestica di autoveicoli

|                      | 2018             | 2019           | Var.%<br>19/18 | 1° sem.<br>2019 | 1° sem.<br>2020 | Var.%<br>20/19 |
|----------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|
| Autovetture          | 673.196          | 542.007        | -19,5          | 304.817         | 130.697         | -57,1          |
| VCL                  | 324.875          | 312.377        | -3,8           | 163.720         | 115.160         | -29,7          |
| <b>Veic. Leggeri</b> | <b>998.071</b>   | <b>854.384</b> | <b>-14,4</b>   | <b>468.537</b>  | <b>245.857</b>  | <b>-47,5</b>   |
| Autocarri e bus      | 64.016           | 60.442         | -5,6           | 32.368          | 19.013          | -41,3          |
| <b>Totale</b>        | <b>1.062.087</b> | <b>914.826</b> | <b>-13,9</b>   | <b>500.905</b>  | <b>264.870</b>  | <b>-47,1</b>   |

|                       | 2018             | 2019           | %<br>19/18   | 1°H 2019       | 1°H 2020       | % Chg.<br>20/19 |
|-----------------------|------------------|----------------|--------------|----------------|----------------|-----------------|
| Cars                  | 673.196          | 542.007        | -19,5        | 304.817        | 130.697        | -57,1           |
| Lcv                   | 324.875          | 312.377        | -3,8         | 163.720        | 115.160        | -29,7           |
| <b>Light Vehicles</b> | <b>998.071</b>   | <b>854.384</b> | <b>-14,4</b> | <b>468.537</b> | <b>245.857</b> | <b>-47,5</b>    |
| Trucks and Buses      | 64.016           | 60.442         | -5,6         | 32.368         | 19.013         | -41,3           |
| <b>Total</b>          | <b>1.062.087</b> | <b>914.826</b> | <b>-13,9</b> | <b>500.905</b> | <b>264.870</b> | <b>-47,1</b>    |

## Autoveicoli prodotti in Italia (unità)



## Domanda di auto e motoveicoli nuovi

|                                | 2018             | 2019             | Var.%<br>19/18 | GEN/SET<br>2019  | GEN/SET<br>2020  | Var.%<br>20/19 |
|--------------------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|
| <b>Autoveicoli</b>             | <b>2.122.433</b> | <b>2.132.745</b> | <b>0,5</b>     | <b>1.623.874</b> | <b>1.087.930</b> | <b>-33,0</b>   |
| Autovetture                    | 1.911.056        | 1.917.106        | 0,3            | 1.468.366        | 966.145          | -34,2          |
| VCL                            | 181.508          | 187.823          | 3,5            | 134.246          | 105.141          | -21,7          |
| Autocarri                      | 25.374           | 23.459           | -7,5           | 17.955           | 14.404           | -19,8          |
| Autobus                        | 4.495            | 4.357            | -3,1           | 3.307            | 2.240            | -32,3          |
| <b>Totale Veicoli Trainati</b> | <b>31.310</b>    | <b>30.720</b>    | <b>-1,9</b>    | <b>23.824</b>    | <b>18.596</b>    | <b>-21,9</b>   |
| Rimorchi leggeri               | 15.787           | 16.304           | 3,3            | 12.639           | 10.555           | -16,5          |
| Rimorchi pesanti               | 1.432            | 1.386            | -3,2           | 1.075            | 786              | -26,9          |
| Semirimorchi pesanti           | 14.091           | 13.030           | -7,5           | 10.110           | 7.255            | -28,2          |
| <b>Motocicli</b>               | <b>240.462</b>   | <b>252.294</b>   | <b>4,9</b>     | <b>213.587</b>   | <b>199.151</b>   | <b>-6,8</b>    |
| Scooter                        | 126.487          | 133.054          | 5,2            | 112.135          | 105.622          | -5,8           |
| Moto                           | 93.055           | 98.883           | 6,3            | 86.229           | 78.556           | -8,9           |
| Ciclomotori 50cc               | 20.920           | 20.357           | -2,7           | 15.223           | 14.973           | -1,6           |

Dati annuali pubblicati su Automobili in Cifre

L'andamento del mercato risulta allineato con quello dell'economia, contrassegnato da una doppia caduta: nel 2008-2009 e nel 2013-2014. Mercato in ripresa dal 2015.

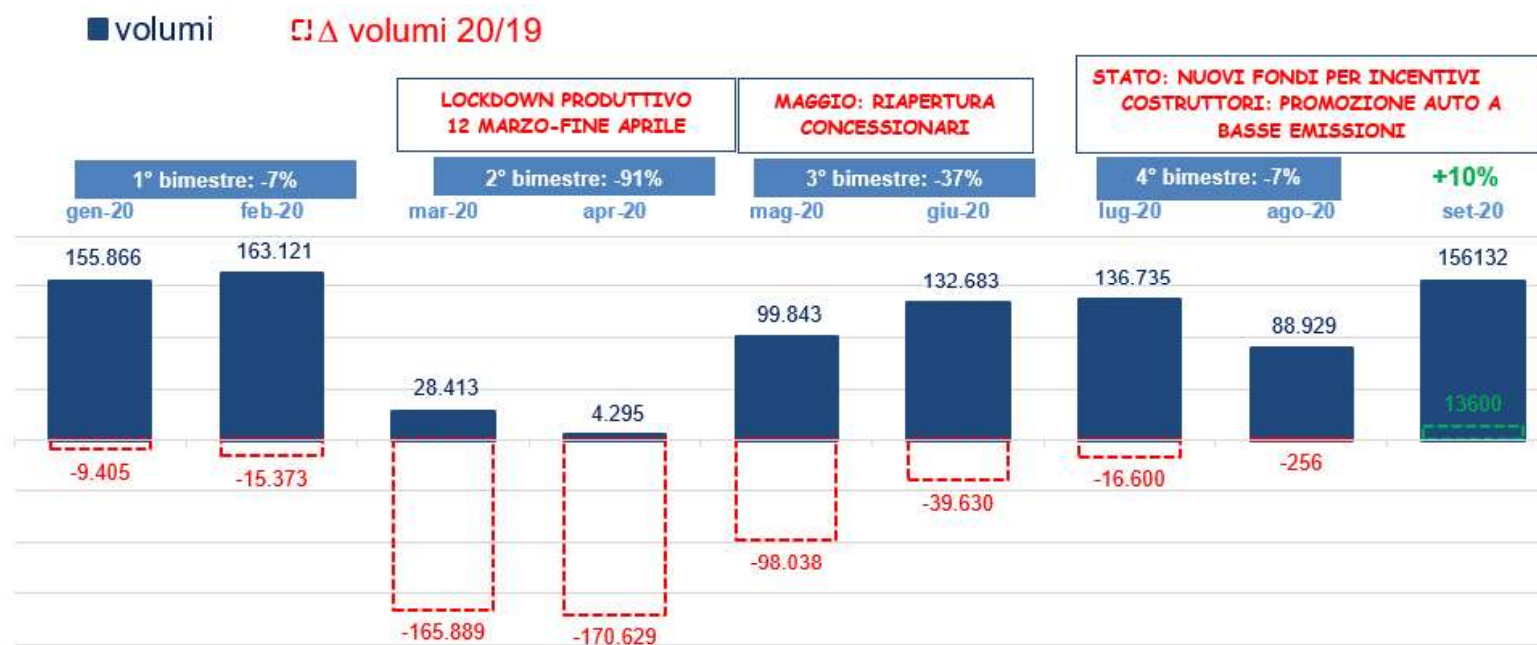
Nel 2019 il mercato tiene, ma i primi mesi del 2020 sono già segnati dal quadro economico incerto, sia in Italia che in Ue.

La crisi Covid-19 ha avuto un impatto senza precedenti sul mercato



# Mercato autovetture 2020

Trend volumi 2020 e delta su volumi 2019



**966.017 AUTOVETTURE VENDUTE A GENNAIO/SETTEMBRE 2020  
-34% SU BASE ANNUA, PARI A 502.000 AUTO IN MENO**

## La mobilità elettrica in ITALIA

### Evoluzione mercato auto BEV+PHEV (ECV)



Media mensile dei volumi venduti di auto BEV+PHEV  
**2019**

gen-feb : 590

mar-dic : 1.597 (introdotto ecobonus su auto 0-70 gCO2/km

**2020** (abbassata soglia ecobonus a 0-60 gCO2km fino a scadenza incentivi)

gen-feb 2020: 3.518 (pre-covid19)

mar-apr 2020: 921 (lockdown)

mag-ago: 3.519

set: 6.995

- **2019:** 1,92 milioni di auto vendute, **+0,3%**  
17,156 BEV+PHEV vendute, **+75,2%**  
**0,9%** di quota
- **1°S 2020:** 584.266 auto vendute, **-46%**  
15.751 BEV+PHEV vendute. **+109%**  
**2,7%** di quota
- **3°T 2020** 381.879 auto vendute, **-0.8%**  
14.203 BEV+PHEV vendute. **+237%**  
**3,7%** di quota



## Industria componentistica



### Addetti

**2018**

**158.700 addetti,**  
+1% rispetto al 2017

### Trade

**2019**

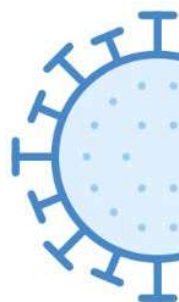
Import+export: 37,4 miliardi di €  
Saldo: +6,5 miliardi di €

ANFIA su dati ISTAT

### Fatturato

**2018**

**49,3 miliardi di €**  
+1,3% rispetto al 2017



La componentistica italiana, orientata all'export, genera da anni un avanzo commerciale positivo significativo.

L'epidemia ha fatto emergere i rischi della dipendenza da produzioni di componenti delocalizzate basate sul just-in-time. Disastro nucleare di Fukushima ieri e pandemia oggi hanno reso evidente che la catena di approvvigionamento per un'azienda è questione strategica.

La filiera italiana della componentistica ha bisogno di strumenti per resistere ad un contesto che diventa, dunque, più competitivo, e per evitare una cannibalizzazione del settore.

Osservatorio sulla Componentistica, Istat

## Industria componentistica

### Fatturato e addetti per tipologia d'impresa

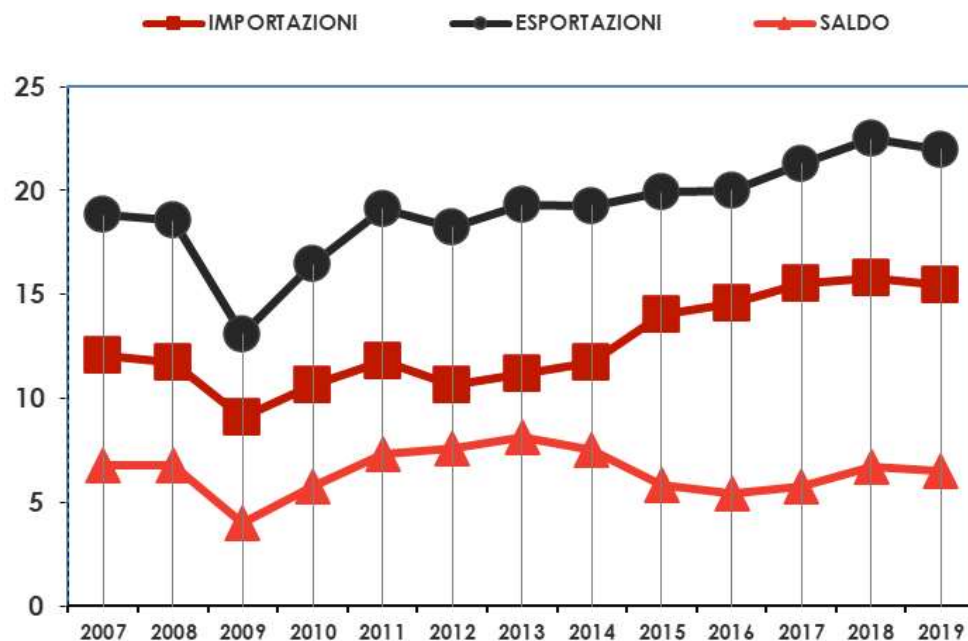
| Imprese   |              | 2018                         | 2017  | Var. %<br>2018/17<br>Fatturato<br>auto | 2018            | 2017                             | Var. %<br>2018/17<br>Addetti<br>auto |
|---|--------------|------------------------------|---|--|-----------------|----------------------------------|--------------------------------------|
|   |              | fatturato auto<br>(mln Euro) | (rettificato)<br>fatturato auto<br>(mln Euro) |  | addetti<br>auto | (rettificato)<br>addetti<br>auto |                                      |
| Subfornitori  | 704          | 5.872                        | 5.586   | 5,1%                                   | 25.384          | 24.968                           | 1,7%                                 |
| Subfornitori<br>(Lavorazioni)   | 254          | 1.852                        | 1.862   | -0,5%                                  | 7.149           | 6.996                            | 2,2%                                 |
| Specialisti*  | 600          | 22.101                       | 21.724  | 1,7%                                   | 62.940          | 62.157                           | 1,3%                                 |
| Specialisti<br>(Motorsport)   | 102          | 858                          | 797   | 7,7%                                   | 3.463           | 3.267                            | 6,0%                                 |
| Specialisti<br>(Aftermarket)  | 291          | 2.901                        | 2.866   | 1,2%                                   | 10.299          | 10.114                           | 1,8%                                 |
| Engineering<br>& Design   | 169          | 869                          | 793   | 9,6%                                   | 7.306           | 6.949                            | 5,1%                                 |
| Sistemisti/<br>modulisti  | 87           | 14.887                       | 15.062  | -1,2%                                  | 42.159          | 42.646                           | -1,1%                                |
| <b>TOTALE</b>   | <b>2.207</b> | <b>49.340</b>                | <b>48.690</b>                                 | <b>1,3%</b>                            | <b>158.700</b>  | <b>157.098</b>                   | <b>1,0%</b>                          |
| * specialisti puri e telematica   |              |                              |   |  |                 |                                  |                                      |
| Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2019 |              |                              |   |  |                 |                                  |                                      |



Il 75% dei componenti a bordo vettura è fornito direttamente dai componentisti

## Industria componentistica

Trade componenti per autoveicoli, valore in miliardi di euro



Istat, commercio estero



Dal 2007 al 2019  
il trade italiano dei componenti ha  
generato un saldo positivo medio annuo  
di 6,5 miliardi di euro.

Nel 1° semestre 2020 il trade dei  
componenti (Ateco 29.3) registra un  
calo dell'import del 27% e dell'export del  
28%, che genera un saldo positivo di 2,1  
miliardi di euro (-30%).

## Agenda

- Introduzione ad ANFIA
- Produzione e mercato automotive nel mondo e in Italia
- Il futuro dell'industria automotive e della mobilità
- Le proposte di ANFIA per una politica industriale per la filiera automotive italiana

## Prima della pandemia, il settore automotive stava già affrontando un'epocale trasformazione

### Rivoluzione di processo



### Rivoluzione di prodotto e tecnologie



### Rivoluzione infrastrutturale



### Rivoluzione nella fruizione della mobilità





## La regolamentazione europea di riduzione della CO<sub>2</sub> post-2020



2020



- ✓ Auto: 95 g/CO<sub>2</sub>  
(-40% vs 2007)
- ✓ VC: 147 g/CO<sub>2</sub>  
(-30% vs 2007)



2025

- ✓ Auto: riduzione del 15%
- ✓ VC: riduzione del il 15%



2030

- ✓ Auto: riduzione del 37%
- ✓ VC: riduzione del 31%



Per i **Veicoli industriali**  
è la prima  
regolamentazione

Riduzione del 15%  
dei valori 2019

Riduzione del 30%  
dei valori 2019



# Elettrificazione e guida autonoma: il posizionamento della filiera italiana

## Azioni necessarie

### Moduli tradizionali

Integrando l'expertise riconosciuta nella meccanica con le skill dell'elettronica

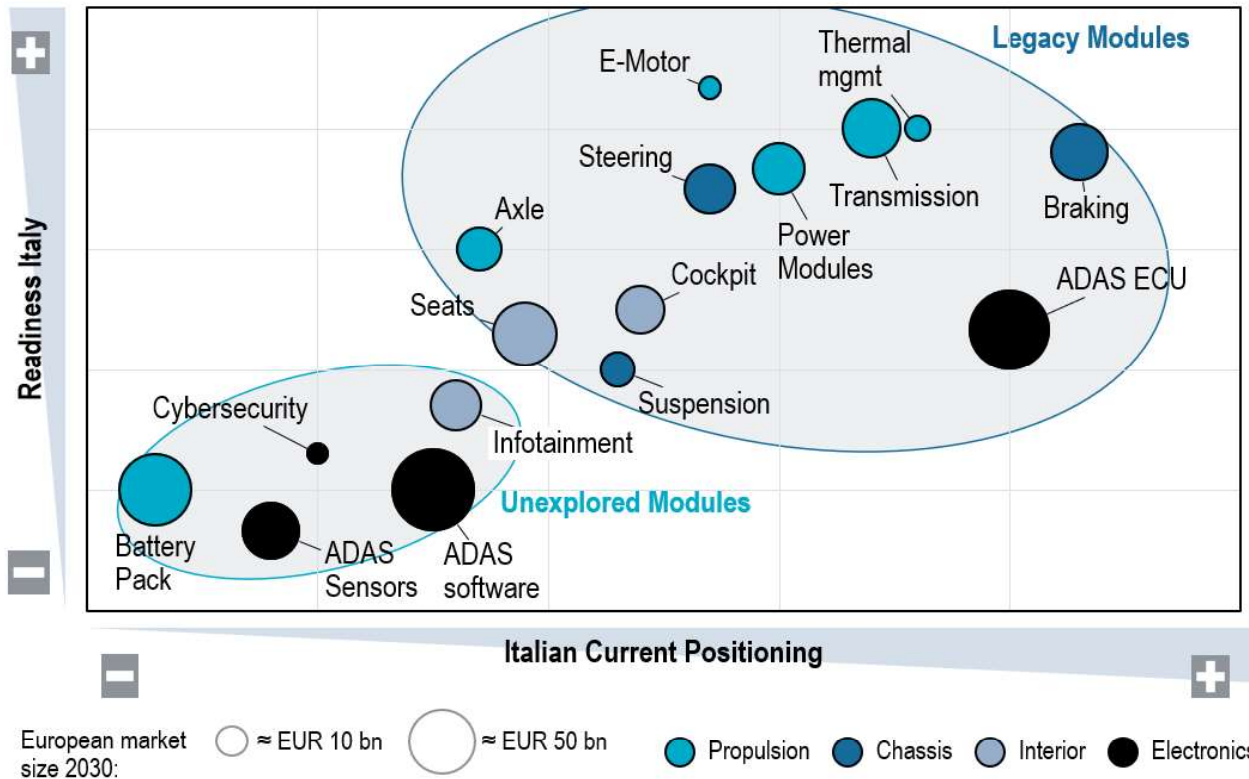
Favorendo l'aggregazione

Facendo leva sull'attitudine italiana nel problem solving e nell'heritage per offrire soluzioni di nicchia

### Moduli Innovativi

Attrahendo investimenti esteri di leader tecnologici globali

Favorendo l'acquisizione di tecnologie in Paesi ad alta intensità di innovazione e scarsa manifattura (es. Israele)



Source: Expert interviews, Roland Berger

## Rischi per la componentistica italiana

La crisi socio-economica derivata dalla pandemia avrà forti impatti sul mercato del settore automotive a livello internazionale. L'auto è il 2° bene di investimento per le famiglie.

### Ulteriori previsioni:

- ✓ calo del fatturato atteso medio del 20% nel 2020 delle aziende della componentistica con stima di recupero con un CAGR del 5/6 % annuo (quindi in 3/4 anni...)
- ✓ rischio di penalizzare la capacità produttiva della componentistica soprattutto nei Paesi più «deboli» per condizioni socio-economiche e per volumi di produzione dei veicoli (l'Italia è uno di questi)
- ✓ fenomeno del **resourcing** già in atto (ovvero, i Costruttori francesi e tedeschi stanno iniziando a sostituire le forniture di componenti esteri, italiani in primis, cercando di privilegiare le aziende domestiche)
- ✓ rischio di «sciacallaggio tecnologico» derivante sia dalle «basse valutazioni» attuali delle nostre aziende, che dalle «difficoltà di cassa» attuali (soprattutto aziende famigliari)

## Agenda

- Introduzione ad ANFIA
- Produzione e mercato automotive nel mondo e in Italia
- Il futuro dell'industria automotive e della mobilità
- Le proposte di ANFIA per una politica industriale per la filiera automotive italiana

## Interventi per il settore automotive

### DOMANDA

Rinnovo, per il 2021, delle misure di incentivazione per le autovetture previste per il 2020 (500 mil €), ovvero:

- ✓ fascia 0-60 gCO<sub>2</sub>, aggiunti 150 mil ai 162 mil. già previsti sa legge bilancio 19 e DL Rilancio
- ✓ fascia 61-90 gCO<sub>2</sub>, per 150 milioni.
- ✓ fascia 91-110 gCO<sub>2</sub>, per 100 milioni
- ✓ due misure per 10 mil. €: (a) bonus per doppia rottamazione e (b) sconto 40% spese passaggio proprietà in caso di rottamazione e acquisto Euro 6 o fino a 60 g/km
- ✓ Inserita misura incentivazione di 90 milioni per privati e PMI per installazione punti di ricarica

Supporto agli **investimenti** per le **imprese che fanno trasporto in ambito urbano** (crescite del commercio di prossimità e dell'e-commerce), per rinnovare il parco dei **veicoli commerciali** e **migliorare la qualità dell'aria per i cittadini**

### OFFERTA

Inserimento di una vero e proprio piano di politica industriale nelle proposte italiane per utilizzare i fondi Next Generation UE (Recovery fund), che poggia su queste linee guida:

- ✓ Interventi a supporto degli investimenti in ricerca e innovazione
- ✓ Progetti di smart and sharing mobility
- ✓ Interventi sul capitale umano
- ✓ Interventi finanziari a sostegno delle imprese

## Politiche sull'offerta - Rationale

La transizione verso veicoli connessi, puliti e autonomi, determinata dagli obiettivi di sostenibilità adottati a livello internazionale e dalle possibili evoluzioni della domanda (caratterizzata, anche a seguito della pandemia, da un quadro ancor più incerto e complesso) richiede ingenti investimenti

***il Recovery plan è l'occasione per attuare un approccio strategico in grado di aiutare le imprese a sostenere gli investimenti necessari ad affrontare le grandi sfide tecnologiche e industriali derivanti dalla transizione digitale e green***

Prioritari saranno i progetti di accompagnamento della transizione industriale della filiera automotive per lo sviluppo e la produzione delle propulsioni elettriche, ibride, a metano/biometano e ad idrogeno, sinergicamente a quelli di promozione della smart mobility e della logistica integrata e connessa.

## Linee prioritarie di intervento per i progetti del Recovery plan per governare gli impatti della pandemia e proseguire lo sviluppo della transizione del settore automotive

- ✓ **Interventi a supporto degli investimenti in ricerca e innovazione e prima industrializzazione** (batterie, fuel cell, nuovi prodotti e materiali, elettronica, digitalizzazione, connettività e gestione dei dati)
- ✓ **Progetti di smart and sharing mobility** (città e infrastrutture devono evolvere rapidamente e sinergicamente al progresso tecnologico a bordo veicolo, per garantire un'efficace attuazione degli obiettivi di sicurezza, riduzione del traffico ed ottimizzazione della logistica urbana delle merci, e raggiungere un nuovo paradigma di mobilità, anche mediante la diffusione di infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica - inclusa quella ad alimentazione a Idrogeno - per autovetture, autobus e veicoli commerciali)
- ✓ **Interventi sul capitale umano**
- ✓ **Interventi finanziari a sostegno delle imprese**

## Interventi a supporto degli investimenti in ricerca e innovazione

### STRUMENTI

- Stanziamento risorse per supportare la partecipazione delle imprese italiane ai progetti **IPCEI** afferenti al settore Automotive: **Batterie, Connected, clean and autonomous vehicles**, tecnologie e sistemi per **l'Idrogeno**
- **Rafforzamento del credito d'imposta in Ricerca e Sviluppo**, agendo sia sull'incremento dell'intensità delle agevolazioni, sia sui massimali annui/impresa

### TECNOLOGIE

- Sviluppo, sperimentazione e validazione di soluzioni innovative mirate **all'uso di fonti energetiche rinnovabili** (es. idrogeno verde) nelle infrastrutture per la mobilità sostenibile
- Sviluppo, sperimentazione e validazione di soluzioni innovative mirate alla gestione sostenibile della **second life delle batterie e del riciclaggio a fine vita**

### PROGETTUALITA'

- Identificazione di **hub nazionali sperimentali** (es. il progetto Borgo 4.0 in Campania), dove sviluppare e testare piattaforme tecnologiche in condizioni reali per supportare lo sviluppo della nuova mobilità autonoma, connessa e sostenibile per passeggeri e merci
- Azioni e interventi per dare risalto alle competenze e alla leadership italiana nel **car design** come leva di competitività del Paese
- Utilizzo di dati sulla mobilità veicolare esistente e storica per costruire modelli e algoritmi in grado di monitorare e valutare gli effetti predittivi

## Progetti di smart e sharing mobility

Favorire la diffusione di modelli e soluzioni innovative per la realizzazione di infrastrutture all'avanguardia rispetto ai diversi ambiti di sviluppo orizzontali necessari alle «città intelligenti»:

- a) Implementazione delle **infrastrutture di ricarica per le alimentazioni alternative, in particolare per la mobilità elettrica** (sia pubblica ad alta velocità, sia maggior diffusione del residenziale) e diffusione sul territorio nazionale delle «smart road»;
- b) **Modelli di pianificazione urbana**, soluzioni a supporto della gestione integrata dei servizi collettivi e di trasporto pubblico, definizione di un sistema di mobilità flessibile e integrato ritagliato sulle esigenze degli utilizzatori (in cui i veicoli comunicano tra loro, con l'infrastruttura stradale e con altri utenti della strada)
- c) Tecnologie dell'informazione e della comunicazione, soprattutto **5G, Internet of things, analisi di "big data"**
- d) Soluzioni e sistemi di riduzione del consumo energetico della collettività: sistemi di produzione, distribuzione e stoccaggio di fonti alternative, nuovi materiali e soluzioni per edilizia sostenibile; nuovi motori ibridi ed elettrici per le autovetture, anche a metano/biometano e a idrogeno, per gli autobus e i veicoli commerciali
- e) Favorire e sostenere gli investimenti per l'adozione di sistemi di bordo e piattaforme digitali di collegamento del trasporto privato/sharing/pubblico
- f) Introdurre modelli matematici e analitici per il monitoraggio di strade e autostrade e viabilità in generale, basati sulla mobilità veicolare e definire la predittibilità di eventi dannosi per le infrastrutture
- g) Favorire l'adozione di sistemi che riducono l'incidentalità stradale, trasferendo dati e informazioni che favoriscono la pianificazione urbana e i servizi collettivi di trasporto



## Interventi sul capitale umano

- ✓ Strumenti di incentivazione fiscale per la formazione delle nuove competenze necessarie per far fronte allo sviluppo dei nuovi trend tecnologici, e alla riqualificazione delle figure professionali attualmente impegnate nel settore, che dovranno adeguarsi ai cambiamenti (**reskilling**)
- ✓ Evoluzione dell'offerta di servizi formativi con indirizzi di studio (ordini secondario e universitari) coerenti con le esigenze del settore (**upskilling**)
- ✓ Favorire corsi di dottorato industriale sui nuovi paradigmi della mobilità e l'inserimento di nuovi ricercatori nelle imprese
- ✓ Rafforzamento **distretti tecnologici/academy** dedicati all'innovazione, allo sviluppo e al trasferimento di nuove tecnologie applicate al settore dell'automotive tra loro collegati in Italia e integrati con l'Europa

## Interventi finanziari a sostegno delle imprese

- ✓ Strutturazione del **Programma Transizione 4.0** ad un orizzonte di lungo periodo, prevedendo agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali innovativi compatibili con le politiche del Green New Deal
- ✓ Diffusione e ulteriore sviluppo delle **intellectual property**, rafforzando il regime fiscale relativo al trattamento delle spese di ricerca e sviluppo e i benefici derivanti dal Patent Box
- ✓ **Favorire i processi di consolidamento tra operatori della filiera** («piccolo non è più bello»...), con un trattamento fiscale specifico a sostegno delle operazioni di fusione e acquisizione e delle eventuali relative plusvalenze emergenti nei bilanci in sede valutativa
- ✓ Valutare ipotesi di **fondo private equity** partecipato anche da organismi statali per interventi in PMI del settore automotive italiano (strumento in fase di definizione in Germania)
- ✓ Favorire con strumenti ad hoc **lo shopping tecnologico di aziende italiane all'estero** per acquisire nuove tecnologie
- ✓ Rivisitazione degli strumenti negoziali come i **contratti di sviluppo, per favorire l'attrazione di investimenti di aziende automotive** così da colmare alcuni gap di filiera

## Contatti

### 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