ANFIA
Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Audizione X Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati

Indagine conoscitiva sulla capacità competitiva del sistema italia, sulle dinamiche del PIL nel periodo 1992–2025 in rapporto alla media UE e sulle leve di intervento sui settori produttivi per sostenere la crescita economica

16 aprile 2026

Una filiera necessaria all'autonomia strategica europea



- **Più del 7,5% del PIL (18.500mld€)** UE è generato dall'industria automotive
- **Oltre 3 milioni** di addetti diretti e indiretti (10,4% del settore manufatturiero in UE)
- **85 Mld€** di **spesa annua in R&S** pari al 34% della spesa complessiva UE (**1° investitore**)
- **415 Mld€** di gettito fiscale

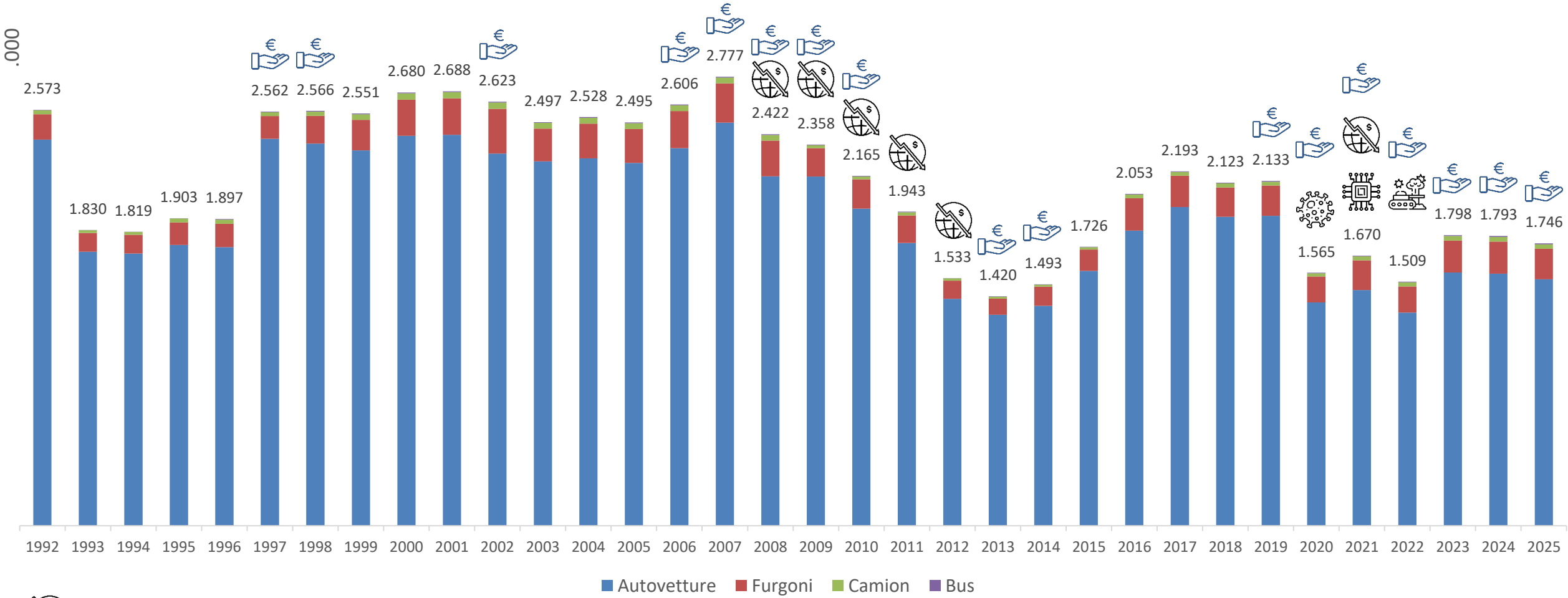


- **Circa 5.500** imprese
- **113 Mld€** di fatturato (pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del PIL)
- **273.000** addetti (7,3% del settore manifatturiero)
- Spesa annua in **R&S** di **1,8 Mld€**

  (17,4% di tutta la spesa del settore manufatturiero)
- **71 Mld€ di gettito fiscale** nel 2022

Fonte: ACEA, ANFIA

Mercato Italia 1992-2025 (tutti gli autoveicoli)



Crisi finanziaria ed economica: 2007, esplosa in USA e conclamata in Italia nel 2008, con periodi di stagnazione e recessione fino al 2014 – 2021 Crisi economica a seguito della pandemia.

Pandemia da Coronavirus: esplosa in Cina a fine 2019, è stata dichiarata emergenza internazionale fino a maggio 2023

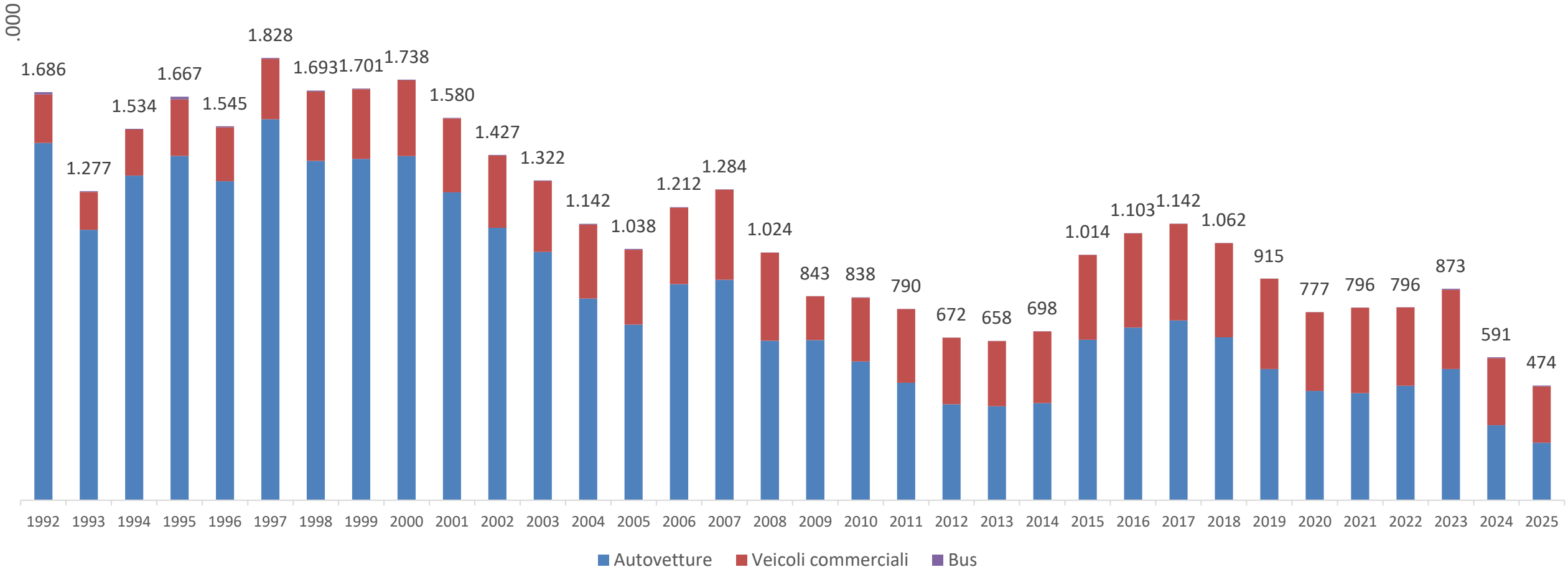
La crisi dei semiconduttori ha interessato oltre 170 ambiti di produzione industriale e ha portato a gravi carenze e attese tra i consumatori. Tutte gli OEM hanno dovuto ridurre la produzione.

1997-1998: Incentivazione all'acquisto con rottamazione; introduzione ecoincentivi auto elettriche e gpl/metano
2002: Incentivazione fiscale all'acquisto con rottamazione e ecoincentivi
2006-2007: Esenzione bollo auto nuove euro 4 e 5 con emissioni <140gr CO2+incentivi
2008-2009-marzo 2010: ecoincentivi acquisto auto con bassi livelli CO2
2013-2014-2015: contributi all'acquisto di veicoli a basse emissioni complessiv, BEC
2019-2021: ecobonus con e senza rottamazione e malus sui livelli emissivi CO2

Guerra di Ucraina da febbraio 2022. Crisi medioriente (Mar Rosso 2024)

Fonte: ANFIA su dati MIT

Produzione automotive Italia 1992-2025 (tutti gli autoveicoli)



Fonte: ANFIA su dati Costruttori Nazionali

Produzione automotive UE 2025 vs. 2016 (Top10, tutti gli autoveicoli)

	Paese	1992
1	Germania	5.193.942
2	Francia	3.767.800
3	Spagna	2.121.887
4	Italia	1.686.487
5	Gran Bretagna	1.540.333

	Paese	2016
1	Germania	6.207.586
2	Spagna	2.885.922
3	Francia	2.127.124
4	Gran Bretagna	1.816.622
5	Czechia	1.349.896
6	Italia	1.103.305
7	Slovacchia	973.241
8	Polonia	681.834
9	Hungary	530.839
10	Belgium	399.427

	Paese	2025	Var% 2025-2016
1	Germania	4.567.597	-12,1%
2	Spagna	2.274.026	-21,2%
3	Francia	1.515.695	-28,7%
4	Cechia	1.452.207	7,6%
5	Slovacchia	1.070.000	9,9%
6	Gran Bretagna	764.715	-57,9%
7	Polonia	602.070	-11,7%
8	Romania	545.510	51,8%
9	Italia	474.044	-57,0%
10	Ungheria	415.637	-26,4%

Il calo della produzione automotive italiana è tra i più marcati in UE (-57% vs. 2016 e -72% vs. 1992), con una perdita significativa di posizioni dal 6° al 9° posto rispetto al 2016 e dal 4° al 9° rispetto al 1992.

Fonte: ANFIA su dati OICA e associazioni nazionali

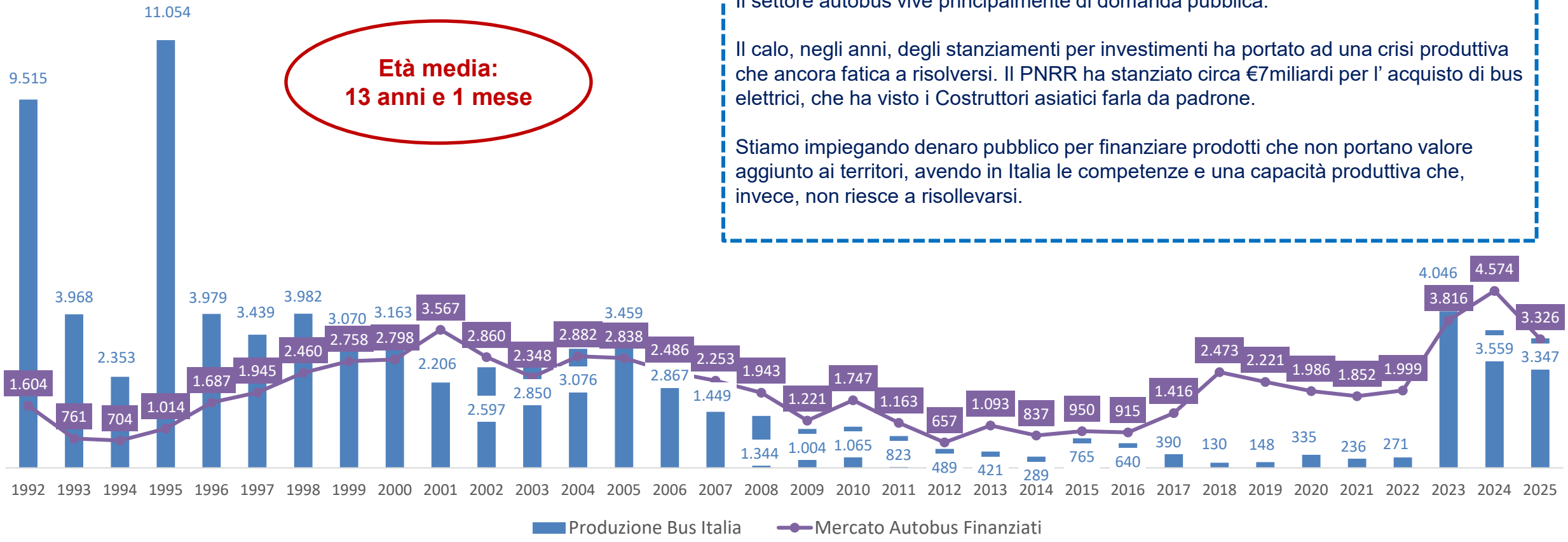
Produzione e mercato finanziato autobus Italia 1992-2025

Età media:
13 anni e 1 mese

Il settore autobus vive principalmente di domanda pubblica.

Il calo, negli anni, degli stanziamenti per investimenti ha portato ad una crisi produttiva che ancora fatica a risolversi. Il PNRR ha stanziato circa €7miliardi per l' acquisto di bus elettrici, che ha visto i Costruttori asiatici farla da padrone.

Stiamo impiegando denaro pubblico per finanziare prodotti che non portano valore aggiunto ai territori, avendo in Italia le competenze e una capacità produttiva che, invece, non riesce a risollevarsi.

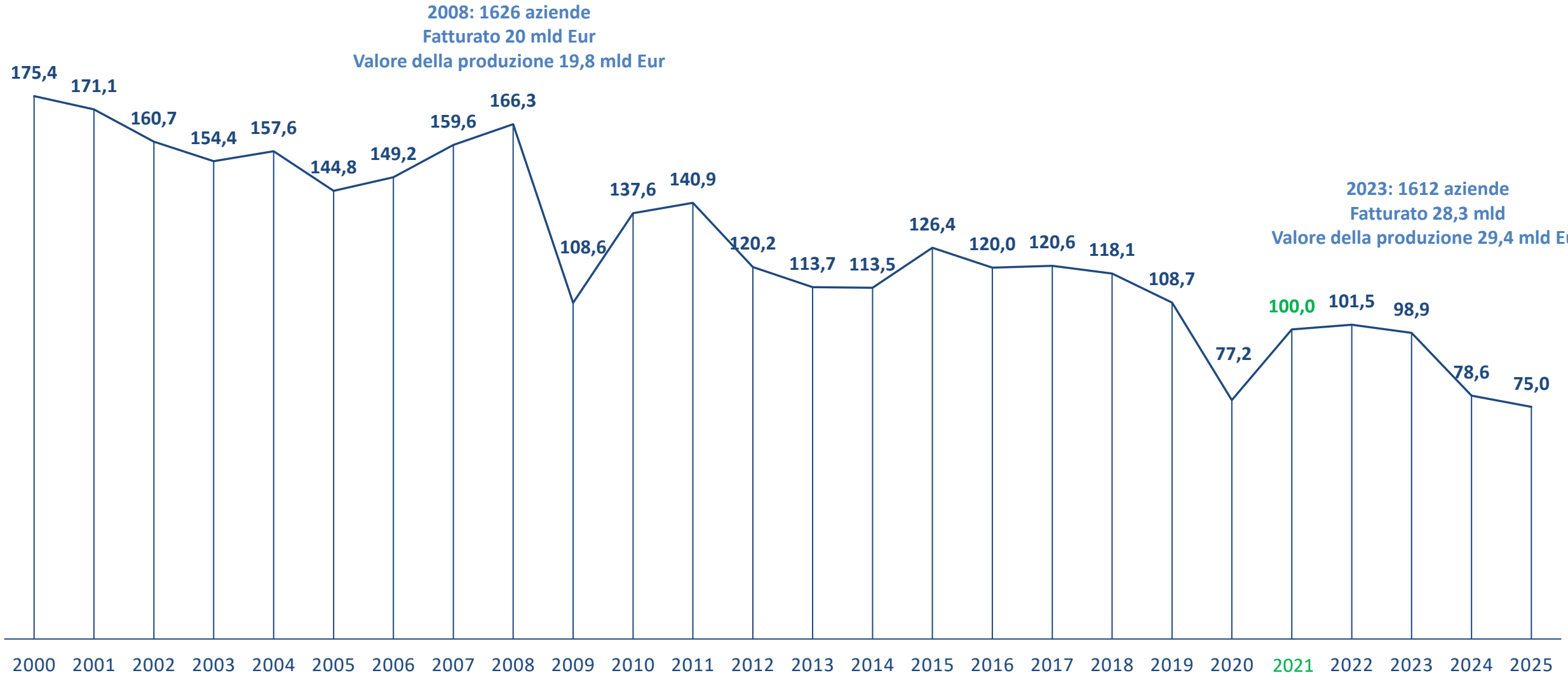


Nel quadro del mercato unico, si auspica un intervento coordinato ed efficace di supporto al riposizionamento competitivo della filiera produttiva nazionale

Fonte: ANFIA su dati MIT

Produzione industriale Italia Parti e Componenti per autoveicoli (2000-2025)

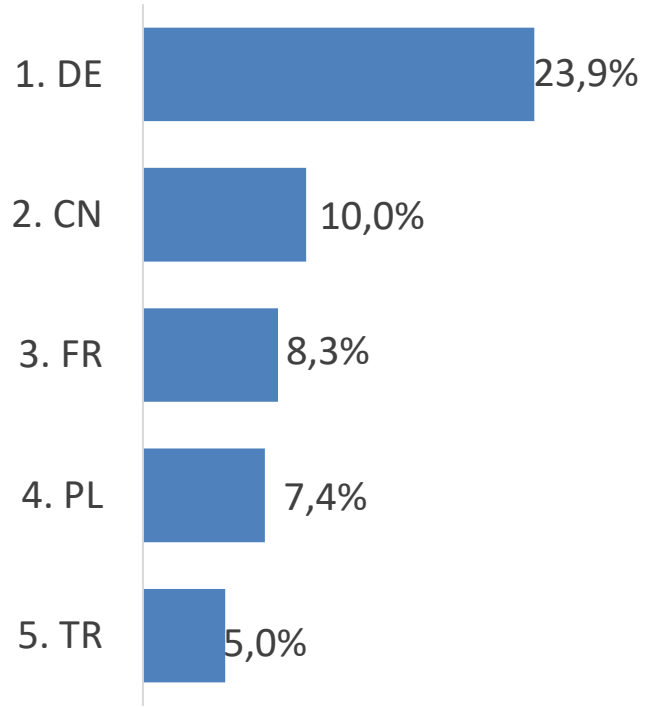
Indice della produzione industriale 2021=100, ATECO 29.3



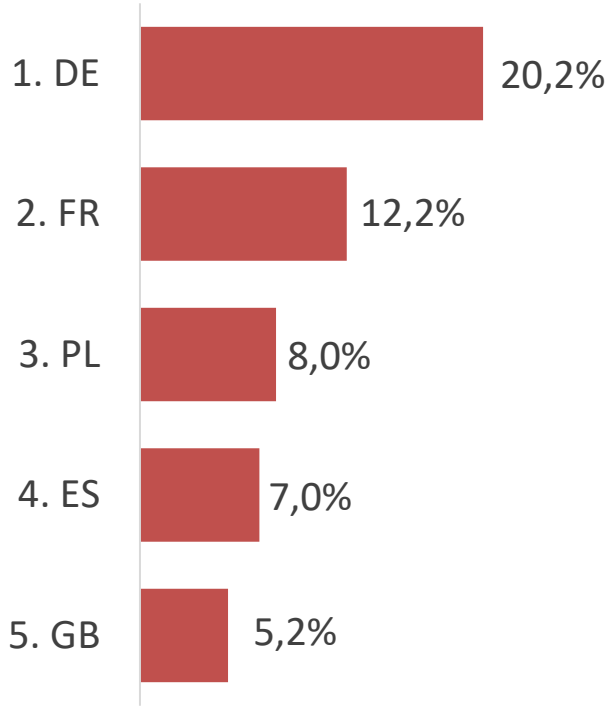
Fonte: ISTAT, ***include unicamente il codice Ateco 29.3 Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori*** – ULTIMO DATO DISPONIBILE PER IL FATTURATO 2023

Trade Componenti 2025

IMPORT
Top 5 Paesi di origine
% dell'import totale



EXPORT
Top 5 Paesi di destinazione
% dell'export totale

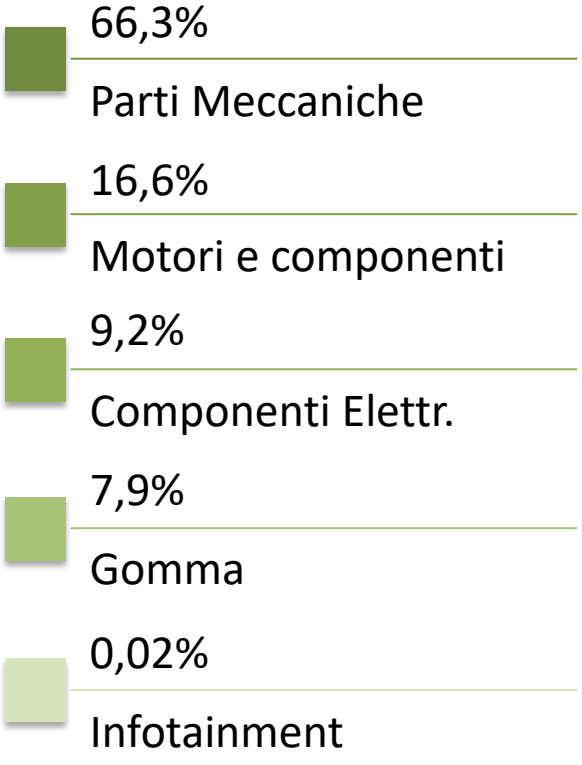


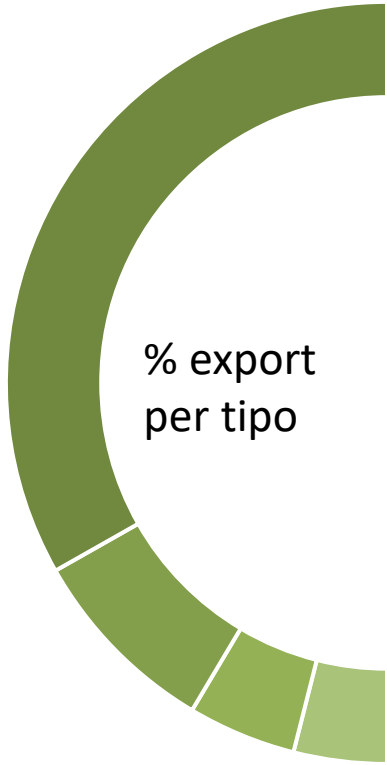
Totale Import
17,3 mld Eur
-1,4%
vs. 2024

Totale Export
24,7 mld Eur
+0,3%
vs. 2024

7,36 mld Eur

Trade Balance 2025

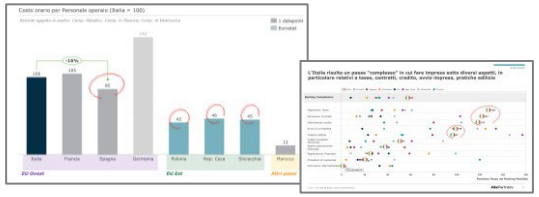
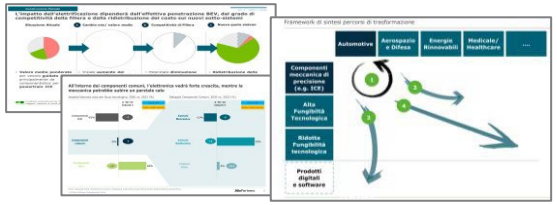
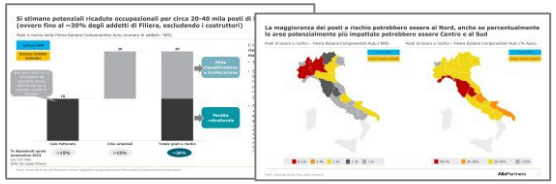




ANFIA su dati ISTAT

Tavolo Automotive 2024: ANFIA, Stellantis, MIMIT, Regioni Automotive

Gruppi di Lavoro

1.	**Volumi Produttivi e Mercato**	
2.	**Competitività/ Efficientamento Stabilimenti**	
3.	**Ricerca e Sviluppo**	
4.	**Supply Chain**	
5.	**Occupazione e formazione**	

Principali evidenze emerse

- Volumi Italia 2030 guidati da sostenibilità allocativa e domanda
- **Incentivi all'acquisto** restano leva fondamentale per sostenere la domanda di veicoli a zero emissioni di tutte le categorie (Auto, furgoni, Autobus, camion)

- Lavoro – gap su **costo orario** vs altri paesi EU, ~20% vs Spagna (incluso impatto cuneo fiscale)
- Lavoro - **produttività** assemblaggio **inferiore a Spagna** (fino a ~40% gap, possibile impatto RCL)
- **Elettricità**: **gap** vs **Spagna** (~50% gap, da differenze su trasporto, accise e incentivi rinnovabile)
- Maggiore **complessità burocratica** ed amministrativa del fare impresa (Italia 58esima nel mondo)

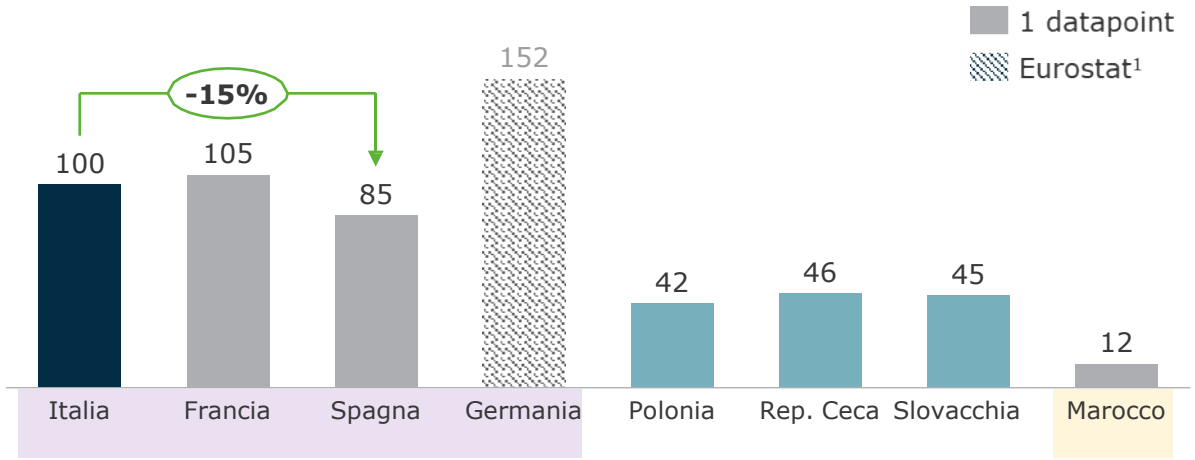
- **Minor dimensione media delle imprese italiane** (-20% vs Francia, -50% vs Germania)
- **Accesso complesso** a finanziamenti pubblici, e **pochi investimenti** privati (Venture Capital)
- **Nuove competenze** richieste nell'auto e **utilità** di **poli** di **aggregazione** tematici/ di incubazione
- Costo del lavoro competitivo in Italia per **Ricerca** e **Sviluppo**

- **Impatto elettrificazione** stimabile in **perdita ~50% del fatturato di filiera relativo al motore ICE** (attualmente il ~25% del totale fatturato filiera auto, area storicamente di eccellenza)
- **Competitività filiera** impattata da **costi energia/lavoro;** ridotta disponibilità delle aziende ad investire
- **Percorsi di riconversione** da perseguire nell'auto o verso altri settori (es. aerospazio e difesa) complessi ed onerosi

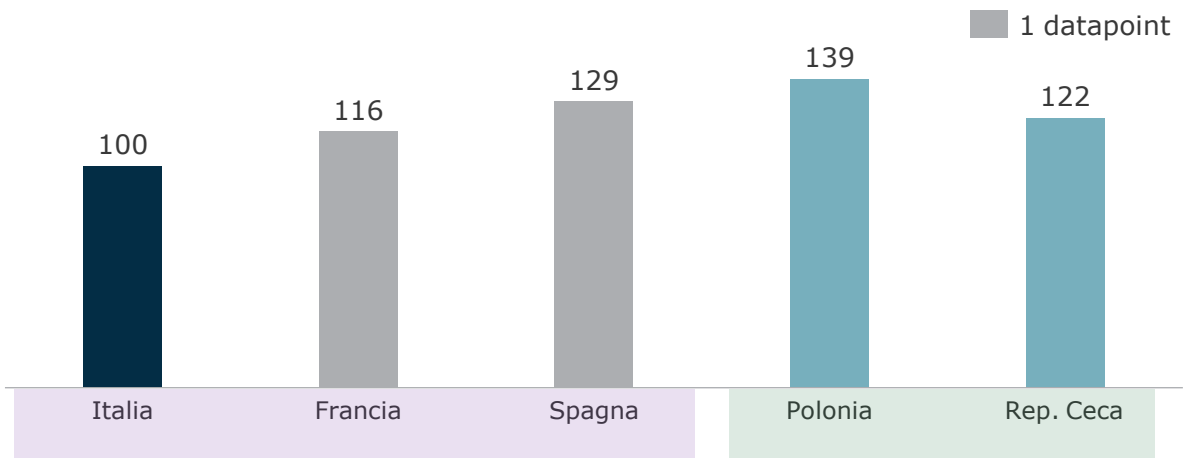
- La **filiera conta circa 200.000 dipendenti**, concentrati al **nord** (60% tra Piemonte e Lombardia)
- A **rischio circa 40.000 posti** di lavoro, ~30mila per solo passaggio a elettrico, fino a ~50 mila in caso di rilevante riduzione volumi prodotti in Italia
- La **riqualificazione/ ricollocazione** del personale emerge come sfida chiave

Tavolo automotive 2024: i gap di competitività della filiera sulle principali voci di costo (lavoro, energia, e logistica)

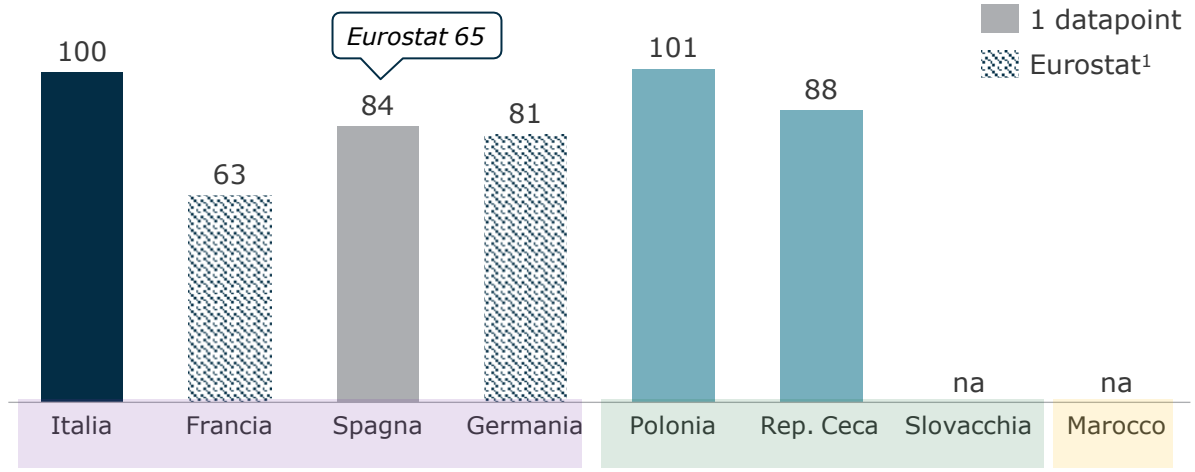
Costo orario per personale operaio (Italia = 100)



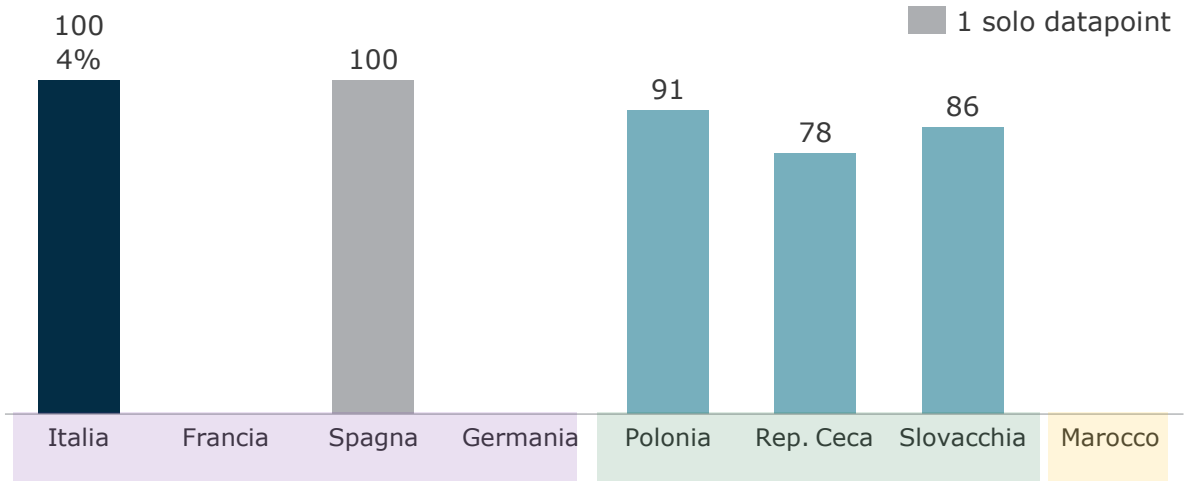
Produttività lavoro diretto, (Italia = 100)



Costo unitario energia elettrica (€/ KwH; Italia = 100)(1)



Costo logistica stradale - €/ton/km (Italia = 100)



(1) Eurostat, dato medio 2022 – primo semestre 2023
Fonte: Analisi campionaria Filiera Italiana

EU Ovest EU Est Altri paesi

Proposte di intervento del Tavolo Automotive 2024 + integrazioni ANFIA 2026

Indirizzi	Aree di Lavoro	Descrizione
1. Produzione Locale	1.1 Allocazione nuovi modelli in Italia da piattaforme esistenti	Allocazione di **nuovi modelli in Italia agevolata dall'adozione di un Piano per la competitività del settore automotive italiano Paesi** attraverso **accordi di programma** OEM/ filiera/ istituzioni nazionali e locali con possibile accesso a fonti di finanziamento agevolate (e.g. CdP, Invitalia, …)
	1.2 Sviluppo nuove piattaforme in Italia	Sviluppo di **nuove piattaforme/ modelli** (focus Italia e supply chain locale) e.g. attraverso **accordi di programma ecosistemici capaci di coinvolgere tutti gli attori interessati** OEM/ filiera/ istituzioni nazionali e locali con possibile accesso a fonti di finanziamento agevolate (e.g. CdP, Invitalia, …) – COSE ECOSISTEMICHE
	1.3 Evoluzione incentivi alla domanda con premio al carbon footprint (post 2024)	Incentivazione all'acquisto di veicoli associata all'applicazione di uno scoring di impronta ecologica di assemblaggio e fornitura - approccio estendibile anche a auto aziendali, veicoli commerciali (camion, autobus), (In via di definizione l'introduzione di un Local content – nella proposta della CE di IAA)
2. Competitività produttiva	2.1 Sviluppo digitale e sostenibilità	**Definizione di misure certe e stabili nel tempo** che consentano una programmazione negli investimenti, **accelerare e semplificare il «permitting»**
	2.2 Lancio Centrale acquisti di Filiera	Incremento competitività attraverso creazione Gruppo/i di Acquisto delle aziende dalla Filiera per **aumento competitività nell'approvvigionamento di servizi comuni** (energia, logistica, …) o beni
	2.3 Creazione comunità energetiche	Attivazione di **comunità energetiche (CER)** nel settore auto, favorendo **energia green** e competitività (apertura a grandi aziende e all'utilizzo di parchi fotovoltaici esterni rispetto al sito industriale), possibilmente sostenuto da Transizione 4.0 e 5.0
	2.4 Aumento flessibilità forza lavoro	Introduzione di misure volte ad **aumentare la flessibilità delle mansioni svolte** ed allineamento ad altri paesi europei circa il ricorso al lavoro interinale (e.g. adeguamento ergonomia postazioni, assunzioni mirate, utilizzo individuale banche ad ore, distacco personale presso terzi …)
	2.5 Decontribuzione mirata del costo del lavoro (e.g. aumenti, categorie specifiche)	Contenimento gap cuneo fiscale attraverso misure permanenti o temporanee di decontribuzione mirata (e.g. decontribuzione su aumenti salariali futuri in contratti collettivi di primo/ secondo livello per il settore) e/o con focus su specifiche categorie
	2.6 Riconoscimento ateco filiera come Energivori	Accelerazione negoziazione con CE della procedura promossa da ANFIA al MASE per **includere i produttori di veicoli nella lista delle imprese energivore** per consentire loro di poter fruire degli aiuti europei + supporto del GSE per ottenere il riconoscimento da parte del MASE della classificazione "Hard to Abate"
3. Attrattività investimenti e tecnologia	3.1 Introduzione bonus per setup/ ammodernamento siti di produzione locale	**Estensione settoriale di fonti esistenti di finanziamento** (e.g. fondo Sviluppo e Coesione) per sostenere la creazione di nuovi siti (o ammodernare/ riconvertire siti esistenti) tramite la **riduzione gap incentivi e procedure vs Est Europa** (con focus grandi imprese e supply chain locale)
	3.2 Defiscalizzazione mirata per operazioni di M&A e Venture Capital	Introduzione **politiche di incentivo su investimenti di capitale** (M&A, Venture Capital) con allineamenti a best practice europee (e.g. UK) – es. defiscalizzazione operazioni di VC fino a ritorno investimento
	3.3 Focalizzazione ed allargamento domini tecnologici	**Supporto allo sviluppo di ricerca su domini tecnologici chiave** per la filiera auto (i.e. SDV, intelligenza artificiale, elettronica, powertrain, ADAS, guida autonoma, idrogeno, materiali), **razionalizzando** gl**i esistenti poli di competenza/ distretti/ cluster**
	3.4 Semplificazione accesso a progetti di ricerca finanziati	Promozione della **collaborazione OEM/ filiera/ accademia** e semplificazione mirata ad un **agile accesso a progetti di ricerca finanziati** (allineamento procedure e tempi di erogazione nazionali e regionali a quelle europee)
4. Riconversione e sviluppo occupazionale	4.1 Lancio progetti di riconversione su Capi-Filiera e relativo Ecosistema	Definizione set di **strumenti per supportare le imprese automotive nella diversificazione** in altri settori (Aerospazio e Difesa), per valorizzare le capacità della filiera di produrre volumi elevati, in tempi ristretti e con flessibilità produttive.
	4.2 Introduzione nuovi ammortizzatori sociali	Introduzione **strumenti ad hoc** per supportare l'occupazione nelle **aziende del settore in transizione** (e.g. fondo di solidarietà per riconversione, estensione contratto di espansione, riduzione del preavviso per ricorso a CIG, diminuzione del contributo aziendale, ..)
	4.3 Re-inserimento lavorativo facilitato	Misure per **favorire ricollocazioni di settore** per sviluppo occupazionale intra-settore e in settori alternativi (e.g. estensione NASPI, creazione di una agenzia occupazionale centrale). Sostegno alla ricollocazione geografica
	4.4 Lancio nuovo piano nazionale di formazione	**Piano nazionale di formazione** coordinato dal centro ed attuato dalle regioni, con **focus anche su lavoratori attivi**. Utilizzo di risorse esistenti quali fondo nuove competenze, GoI, Just transition fund, interprofessionale etc.

Cosa è urgente fare

in ITALIA

- Intervento su **costi energia** e misure strutturali di stabilizzazione del mercato
- Potenziamento misure agevolative destinate a progetti di **ricerca, sviluppo e innovazione su** tecnologie chiave (anche dual use)
- **Semplificazione** degli strumenti a sostegno degli investimenti
- Strumenti fiscali per agevolare le **aggregazioni** tra imprese per la crescita dimensionale
- Evoluzione dell'offerta di **servizi formativi** coerenti con le esigenze del settore
- Applicazione obbligatoria negli **appalti pubblici** di forniture di **Autobus** l'art. 170 d.lgs. 36/2023 che prevede possibilità di **respingere offerte con il 50% del valore totale Extra UE**

in EUROPA

- **Pacchetto automotive**: Revisione degli standard CO2 per auto e furgoni in chiave di neutralità tecnologica, modifica proposta su flotte aziendali
- **Industrial Accelerator Act**: restringere l'area geografica ad EU+UK, mantenere un contenuto locale di componenti obbligatorio per la definizione di «veicoli* made in EU»
- **Standard CO2 Veicoli pesanti**: revisione in ottica di neutralità tecnologica e sospensione target per Rimorchi

Per alleviare **impatti della guerra in Medio Oriente**

- Sospensione patto di stabilità
- Sospensione dazio su alluminio

*prevedere esenzione per i piccoli costruttori di VCL