

di Luca Puerari

# «Servono una transizione pragmatica e una politica industriale europea»

**INTERVISTA A ROBERTO VAVASSORI**  
**Appello del presidente dell'ANFIA**  
**«Neutralità tecnologica e un convinto**  
**sostegno alla riconversione produttiva»**

**I**l presidente di ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - **Roberto Vavassori**, fa il punto sullo stato di salute del settore automotive in Italia e in Europa, in un momento cruciale segnato dalla transizione ecologica e da tensioni geopolitiche. Tra criticità strutturali e opportunità tecnologiche, emerge l'urgenza di una strategia industriale chiara e sostenibile.

**Presidente Vavassori, qual è oggi lo stato di salute del settore automotive in Italia e in Europa? Quali sono i principali segnali di criticità e quali, se ci sono, quelli di ripresa?**

«Stiamo vivendo una fase di instabilità e forte cambiamento per effetto non solo del percorso di decarbonizzazione della mobilità intrapreso dall'UE, ma anche dell'influenza di fattori geopolitici e di politiche industriali che hanno trasformato il posizionamento globale dei vari player del settore. Del resto, il mercato dell'auto attraversa quasi ovunque un momento di inerzia, con l'eccezione dell'Asia, dove la Cina è il Paese trainante i cui produttori di autoveicoli stanno conquistando quote anche in Europa. Le principali criticità derivano da una transizione ecologica tracciata dalle istituzioni europee senza tener conto di una serie di elementi centrali, dai consumatori e le loro esigenze, a fattori abilitanti come una pianificazione attenta e razionale dello sviluppo infrastrutturale e dell'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili, alla disponibilità di tecnologie alternative all'elettrico puro, come i biocarburanti e in generale i vettori energetici a bassa impronta carbonica. Sicuramente la ripresa passa

anche da una revisione di questo percorso, che dovrebbe avviarsi a breve, visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre 2025. Altri fattori critici sono la sovracapacità produttiva ormai strutturale dell'UE, solo in parte superabile con l'attrazione di nuovi investimenti esteri e con il rinnovo della gamma dei prodotti da parte dei Costruttori già insediati, oltre che con un coordinato piano di rinnovo del parco veicolare che possa spingere la domanda focalizzando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa».

**Quali sono secondo lei le principali difficoltà strutturali che frenano la competitività della filiera automobilistica italiana rispetto ad altri Paesi europei?**

«In primis fattori come il costo dell'energia decisamente più elevato rispetto ad alcuni dei Paesi competitor, il maggior costo e la minore flessibilità del mercato del lavoro, la mancanza di un sostegno adeguato agli investimenti in upskilling e reskilling dei lavoratori. Per quanto riguarda la ricerca e sviluppo, che è il cuore di ogni piano di mantenimento e sviluppo della nostra filiera, la dimensione media delle nostre imprese, assai inferiore per numero di addetti e fatturati medi rispetto ai principali concorrenti europei, costituisce un ulteriore limite alla competitività».

**Le normative europee sulle emissioni zero e sulla transizione elettrica stanno avendo un impatto forte sull'industria. Cosa pensa dell'attuale impostazione regolatoria? Ritieni che i tempi e le modalità siano compatibili con le capacità produttive e di adattamento delle imprese italiane?**

«Le imprese italiane stanno investendo molto per allinearsi al dettato normativo, ma bisogna riconoscere che il vero problema che sta generando una perdita di competitività dell'UE nel settore automotive è il grave disallineamento tra le politiche climatiche, industriali e commerciali e l'assenza di una politica industriale settoriale per la tran-

COS'È

**ANFIA**

Con oltre 520 aziende associate, ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria in Italia. Nata nel 1912, ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle associate nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali e di provvedere alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative del comparto automotive.

sizione produttiva e la riconversione della catena di fornitura. L'industria è a favore degli obiettivi di decarbonizzazione ma è il percorso per raggiungerli a dover essere rivisto in maniera pragmatica e razionale, rinunciando ad un approccio mono-tecnologico in favore della neutralità tecnologica e conciliando la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale. Come ANFIA siamo dell'idea che anche il metodo di calcolo delle emissioni vada ripensato in modo da non tracciare unicamente le emissioni allo scarico, bensì lungo tutto il ciclo di produzione e impiego dei carburanti. Questi ultimi sono, in definitiva, il vero oggetto della decarbonizzazione, indipendentemente da una poco condivisibile demonizzazione dell'una o dell'altra tecnologia veicolare».

**La transizione ecologica rappresenta una sfida ma anche un'opportunità. Come può il settore evitare che diventi invece una crisi occupazionale e industriale? Quali sono le misure più urgenti da mettere in campo?**

«Oltre a quanto già specificato sulla revisione della normativa, ritengo che sia importante sostenere e incentivare, oltre agli investimenti per la riconversione produttiva, la ricerca relativamente allo sviluppo di batterie di nuova generazione e al riciclo delle batterie, in modo da affiancare il più possibile l'Europa dalla dipendenza dal Far

**«Urgenti investimenti in ricerca formazione e infrastrutture per evitare una crisi occupazionale e valorizzare il ruolo chiave della componentistica italiana»**



**Roberto Vavassori**  
presidente di ANFIA

East su questo tipo di prodotti e colmare i gap tecnologici del nostro continente. È indubbio, infatti, che la tecnologia dell'elettrico rimarrà il mainstream per il prossimo futuro, auspicabilmente insieme ad altre tecnologie in grado di dare un contributo ambientale importante. Inoltre, in generale serve incoraggiare le imprese italiane più in difficoltà nella direzione della diversificazione e della riconversione produttiva, ad esempio guardando a settori limitrofi come l'aerospazio - valutandone l'accessibilità in termini di adeguamenti normativi e certificazioni - e, in ultima istanza, è utile prevedere ammortizzatori sociali straordinari per le aziende che non riusciranno ad evitare una ristrutturazione».

**L'Italia ha una forte tradizione nella componentistica. Qual è oggi il ruolo dell'industria italiana nella filiera automotive europea e come può essere rafforzato in questa fase di cambiamento tecnologico?**

«La componentistica automotive italiana è uno dei fiori all'occhiello della nostra industria, essendo in grado di coprire tutti gli ambiti produttivi in cui si articola questa specifica filiera ed essendo riconosciuta a livello internazionale per la qualità dei prodotti e dei processi, la propensione all'innovazione e all'export - oltre vent'anni di bilancia commerciale positiva, con un saldo intorno ai 6 miliardi di euro l'anno - e la flessibilità e l'alto livello di servizio al cliente anche sui piccoli volumi. In questo momento storico, è importante puntare su un'innovazione tecnologica spinta, anche attraverso collaborazioni con centri di ricerca e università e su nuove competenze e figure professionali (dai sistemi di ricarica all'elettronica avanzata)».

**Guardando ai prossimi 2-3 anni, quali sono le prospettive più concrete per una ripresa del settore? Quali interventi servono, sia a livello nazionale che europeo, per favorire investimenti, innovazione e occupazione?**

«Le prospettive sono incerte. Ci aspettiamo una crescita significativa della domanda di veicoli a basso impatto ambientale - ampliando il perimetro delle tecnologie per la decarbonizzazione della mobilità - solo se verrà introdotto un sistema di incentivazione della domanda a livello europeo, con la finalità, innanzitutto, di svecchiare un parco circolante auto dall'età media di oltre 12 anni. Questo potrebbe creare opportunità per le aziende italiane, sia nella produzione di veicoli, sia nelle tecnologie correlate».