



Scenario economico e trend industria automotive mondiale 2018

Marisa Saglietto

Area Studi e Statistica ANFIA



Milano, 11 marzo 2019

Scenario economico 2017-2018 e previsivo 2019-2020

Pil e trade 2017-2020, variazioni % annuali

	2017	2018	2019E	2020E
PIL MONDO	3,8	3,7	3,5	3,6
USA	2,2	2,9	2,5	1,8
GIAPPONE	1,9	0,9	1,1	0,5
CINA	6,9	6,6	6,2	6,2
INDIA	6,7	7,3	7,5	7,7
UE28	2,4	1,9	1,5	1,7
Area Euro	2,4	1,9	1,3	1,6
ITALIA	1,6	0,9	0,2	0,8
TRADE (beni e servizi)	5,3	4,0	4,0	4,0

La crescita è prevista proseguire su livelli di poco inferiori a quelli del 2017, secondo le proiezioni del FMI.

Alcuni fattori hanno contribuito al rallentamento della crescita nel corso del 2018, che persistono nel 2019:

- Aumenti tariffari USA e tensioni commerciali USA-CINA
- Possibile ritiro senza accordo UK da UE
- Frenata economia cinese
- Rallentamento economie europee

Fonte: FMI e Commissione europea per UE e Italia

A marzo 2019 le stime di crescita dell'OCSE sono state tagliate nella grande maggioranza delle economie del G20

Pil Mondo: +3,3% nel 2019 e + 3,4% nel 2020

Eurozona: +1% nel 2019 e +1,2% nel 2020

Per l'Italia prevista recessione: Pil tagliato a -0,2% da +0,9% per il 2019 e a +0,5% da +0,9% per il 2020

Produzione industriale in UE e major markets europei

Rallenta nel 2018 la produzione industriale, variazioni % annuali

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
UE28	-2,2	-0,6	1,2	2,6	1,7	3,1	1,3
GERMANIA	-0,3	0,1	1,3	0,9	1,1	3,4	1,0
FRANCIA	-2,4	-0,9	-0,9	1,5	0,3	2,5	0,6
UK	-3,1	-0,5	1,4	1,2	1,5	1,6	0,8
SPAGNA	-6,9	-1,8	1,4	3,4	1,7	3,2	0,4
ITALIA	-6,3	-3,1	-0,7	1,1	1,9	3,6	0,8

Fonte: EUROSTAT

- **Germania:** domanda estera contenuta, calo della produzione industriale
- **Francia:** impatto negativo delle proteste di piazza e delle azioni industriali
- **Italia:** debole domanda interna, maggiori costi di finanziamento dei rendimenti sovrani che restano elevati, assenza di un piano di politica industriale
- **Rallenta il settore automotive, settore chiave nei major markets europei**

Produzione industriale a fine 2018 in UE

Cali tendenziali della produzione industriale a fine 2018

	Novembre 2018	Dicembre 2018
UE28	-1,9	-2,7
GERMANIA	-4,5	-3,9
SPAGNA	-3,2	-6,7
ITALIA	-2,6	-5,5
FRANCIA	-2,0	-1,7
UK	-1,3	-1,2

Fonte: EUROSTAT

In **Germania** la produzione di **automobili** registra cali a due cifre a partire da novembre 2018. Chiude il 2018 con un calo tendenziale del 9% sia per la produzione che per l'export.

In **Italia** la produzione di autovetture è in calo da dicembre 2017.

In **UK** la produzione di autovetture è in calo da giugno 2018, a fine anno la flessione è del 9%.

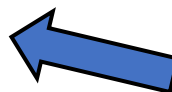
Il 2018 chiude in leggero calo in Spagna (-1,1%) e Francia in leggero aumento (+0,9%).

GERMANIA: produzione autovetture (VDA)

	Volumi	Var.%
Novembre 2018	450.500	-22%
Dicembre 2018	296.000	-18%
Anno 2018	5.118.800	-9%
Gennaio 2019	367.300	-19%
Febbraio 2019	440.900	-1%

ITALIA: produzione autovetture (ANFIA)

	Volumi	Var.%
1° T 2018	175.266	-12%
2° T 2018	296.000	-1%
3° T 2018	143.631	-7%
4° T 2018	450.500	-20%
Anno 2018	670.932	-10%
Gennaio 2019	37.000	-25%



Cali produttivi significativi nel settore auto renderebbero difficili gli investimenti previsti nello sviluppo di powertrain più puliti così come imposti dal legislatore europeo.

Scenario 2019

Persistono tutti i fattori perturbanti del 2018, dalle tensioni conseguenti alla politica commerciale USA al rallentamento dell'economia cinese, a cui si aggiungono per il 2019 i possibili rischi derivanti da:

- un aumento sostenuto della volatilità dei mercati finanziari
- una Brexit «no deal»
- una crisi di fiducia in Italia e incertezza del quadro politico
- elezioni europee di maggio.

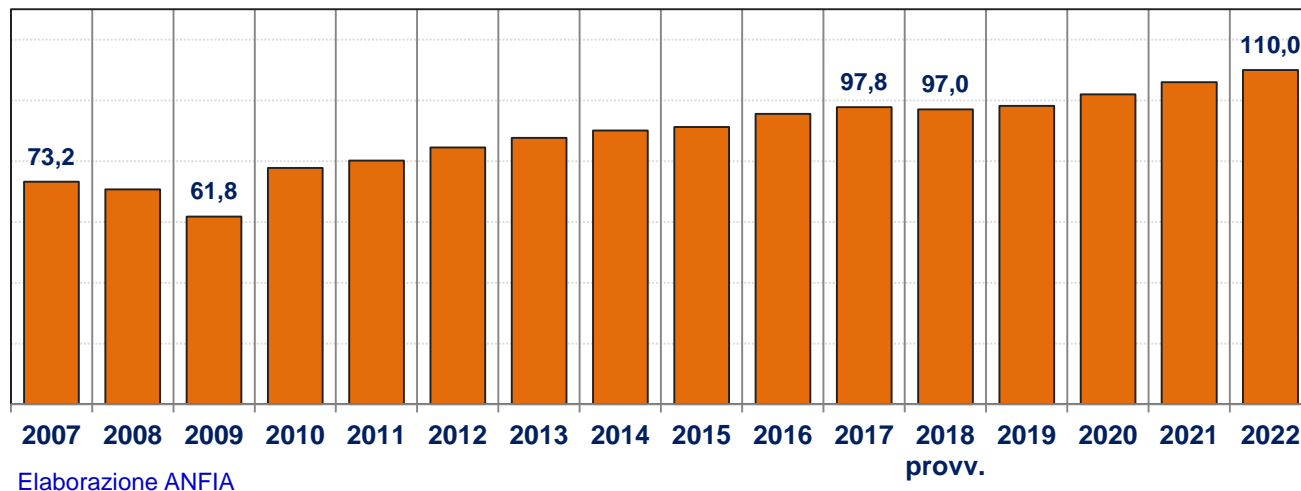
Sul fronte automotive si accentua:

- il timore di un'eventuale imposizione di dazi sulle importazioni di automobili e componenti in USA, dopo l'indagine presentata a febbraio 2019 dalle autorità competenti alla Casa Bianca
- in UE l'impatto dell'imposizione di un quadro normativo e regolatorio che ha fissato obiettivi di riduzione delle emissioni molto ambiziosi entro il 2025 e il 2030 per autovetture, furgoni e camion

Produzione mondiale di autoveicoli

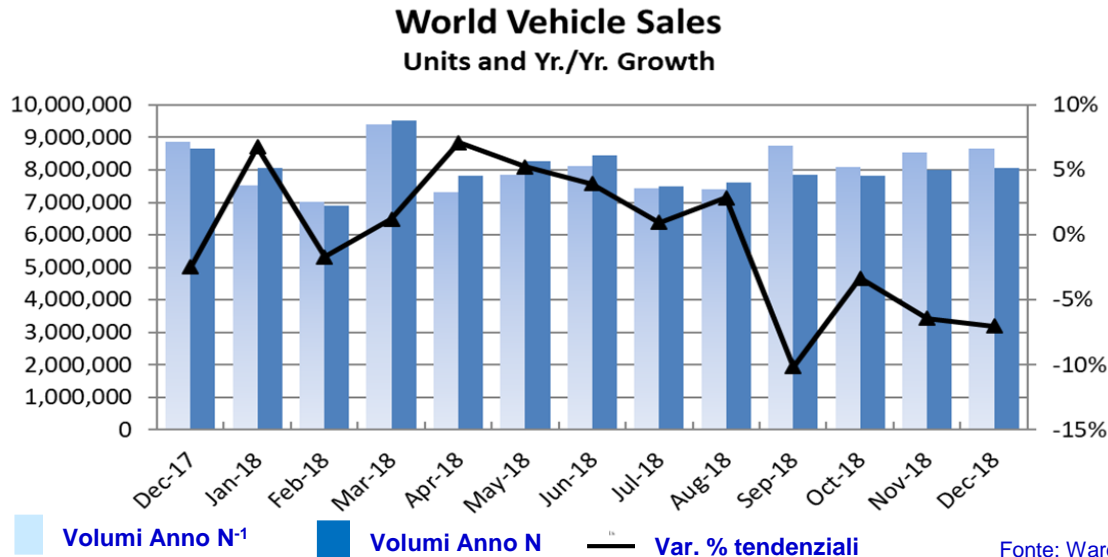


Trend 2001-2022
milioni di unità



- **Stimato un calo della produzione mondiale di autoveicoli per il 2018 attorno all'1%, in particolare diminuisce il comparto delle autovetture (-2,4%).** Nel 2019 volumi in linea o di leggermente superiori a quelli del 2018.
- **L'Asia continuerà a rappresentare la più grande area produttiva di autoveicoli del pianeta e assorbirà oltre il 60% dell'incremento produttivo mondiale dal 2018 al 2022.**
- **Quasi tutto l'incremento produttivo sarà assorbito dalla produzione degli autoveicoli ad alimentazione alternativa,** mentre il calo dei volumi produttivi dei veicoli diesel sarà compensato dal corrispondente aumento dei veicoli a benzina.

Domanda mondiale di autoveicoli nel 2018



La domanda di autoveicoli chiude il 2018 sui livelli del 2017 (-0,5% stima) attorno ai 97 milioni di unità, con volumi in calo a partire dal mese di settembre. Previsto un leggero recupero nel 2019, anche se **il primo mese dell'anno registra le seguenti variazioni tendenziali negative:**

- 14,4% il mercato auto in Cina
- 4,9% il mercato auto in UE/EFTA
- 2,1% il mercato LV in USA e -2,4% a febbraio 2019

Domanda di autovetture in UE

2007-2018: Volumi in milioni di unità e variazioni % annuali



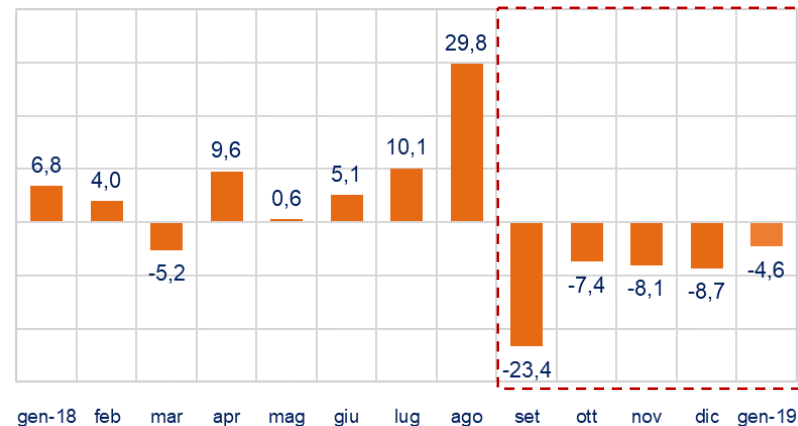
Fonte: ACEA

Mercato autovetture in crescita dal 2014. Leggera flessione nel 2018

Pesano sul 2019:

- **1/9/2019: introduzione della procedura RDE sulle nuove auto immatricolate**
- **Possibile imposizione dazi su importazioni in USA di auto e componenti**
- **Brexit «no deal»**

2018/2019: variazioni % tendenziali mensili

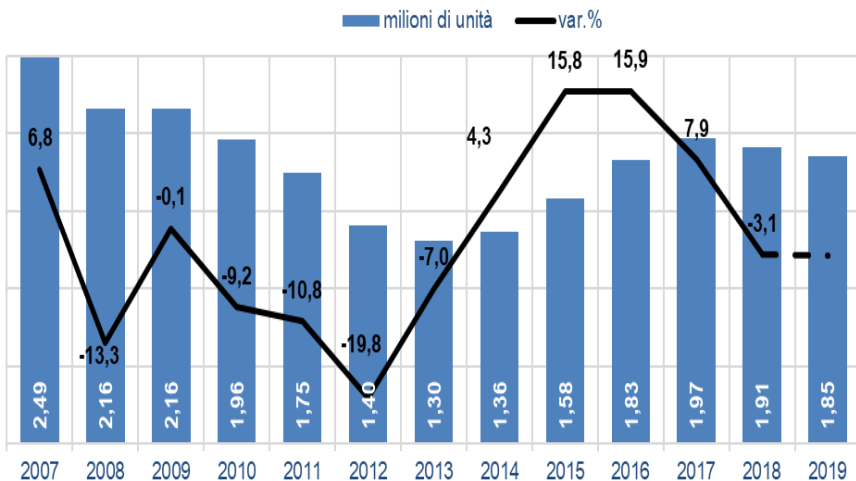


Fonte: ACEA

L'introduzione della certificazione WLTP delle nuove vetture immatricolate il 1/9/2019 ha un effetto anticipatore sugli acquisti nei mesi precedenti, a cui fa seguito la profonda flessione a settembre, proseguita nei mesi successivi. Il nuovo test ha avuto riflessi negativi sui piani di produzione dei Costruttori.

Domanda di autovetture in ITALIA

2007-2018: Volumi in mln di unità e variazioni % annuali

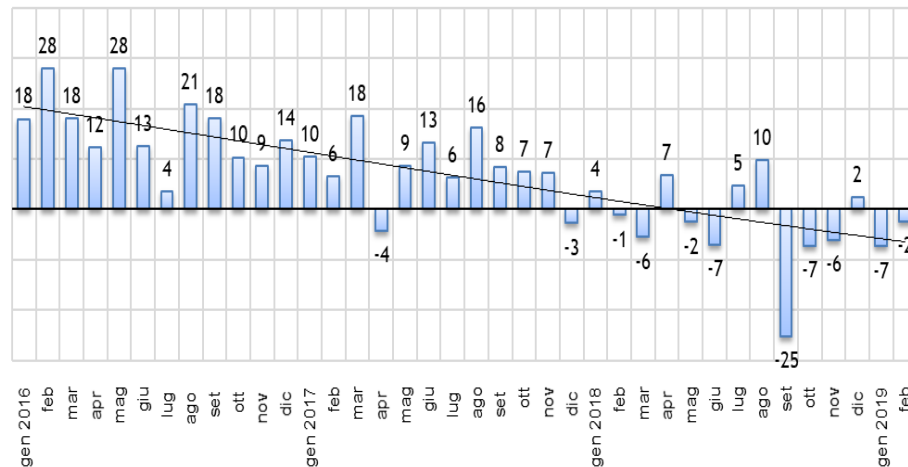


ANFIA su dati MIT

Dal 2015 al 2018 la media annua dei volumi venduti è stata di 1,82 milioni di autovetture contro la media del quadriennio precedente di 1,45 milioni.

Il 2018 ha chiuso con una flessione del 3,1%, che è stata del 10% per il Gruppo FCA.

2016/2019: variazioni % tendenziali mensili



ANFIA su dati MIT

Il primo semestre 2018 registrava un calo dell'1,4%, mentre il secondo chiudeva a -5,5%.

Gennaio e febbraio 2019 conseguono due flessioni consecutive rispettivamente del 7% e del 2%.

1/3/2019 in vigore bonus malus calcolato sul valore emissivo CO₂

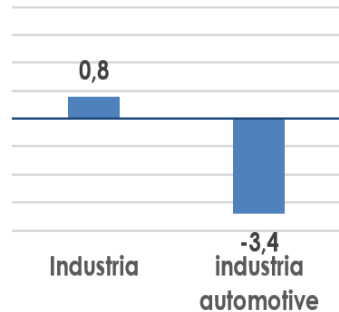
Industria Automotive in Italia

Risultati produzione industriale per attività economica Ateco 29

(Fabbricazione autoveicoli e loro motori, carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, parti e componenti)

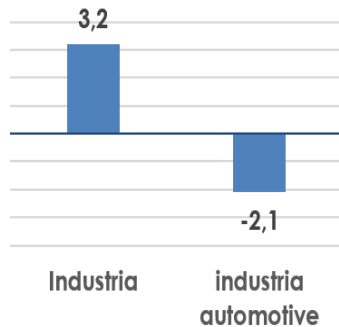
PRODUZIONE INDUSTRIALE

Anno 2018, variazione % su 2017
Indice anno 2010=100, dati aggiustati
per effetto del calendario



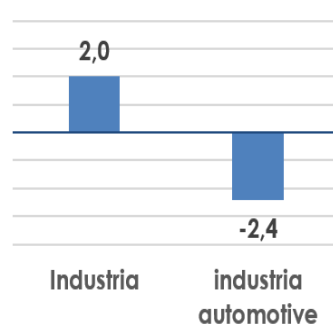
FATTURATO TOTALE

Anno 2018, variazione % su 2017
Indice anno 2010=100, dati grezzi



ORDINATIVI TOTALI

Anno 2018, variazione % su 2017
Indice anno 2010=100, dati grezzi



162mila addetti diretti, di cui 66mila
nella fabbricazione di autoveicoli
258mila addetti diretti e indiretti

**100,4 miliardi di € di fatturato da
attività industriali dirette e indirette**

1,79 miliardi in R&S

Dati aggiornati a Febbraio 2019, Fonte ISTAT

ANFIA su dati ISTAT

- Calo del clima di fiducia delle imprese dal mese di luglio
- Cali congiunturali del Pil nel 3° e 4° trimestre
- Revisione al ribasso della crescita economica 2018 a +0,9% e per il 2019 oscillante tra -0,2% di OCSE e + 1% del Governo
- Volumi autoveicoli prodotti nel 2018: 1,06 milioni (-7%)

Trade Automotive in Italia

Autoveicoli (Ateco 29.1)

La forte penetrazione dei marchi esteri nel mercato italiano per tutte le tipologie di veicolo, in particolare per le autovetture, determina un:

Disavanzo commerciale

2017: - 9,6 mld €

2018: -10,8 mld €

ANFIA su dati ISTAT

Componentistica

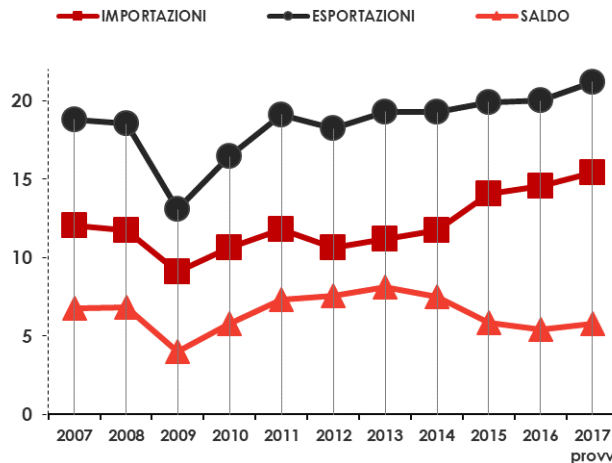
Il comparto rappresenta da più di 20 anni una realtà positiva della bilancia commerciale

Avanzo commerciale

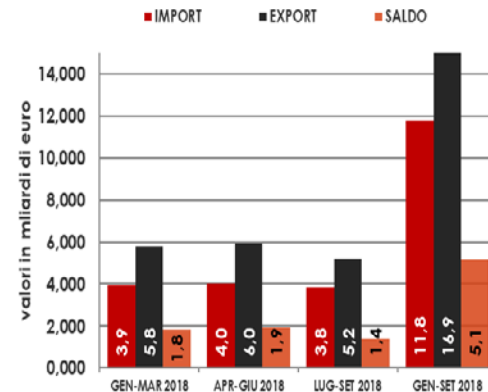
2017: +5,8 mld €

9 mesi 2018: +5,1 mld €

ITALIA - TRADE PARTI E ACCESSORI PER AUTOVEICOLI
Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT, valore in mld di euro



Trend trimestrale 2018



Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

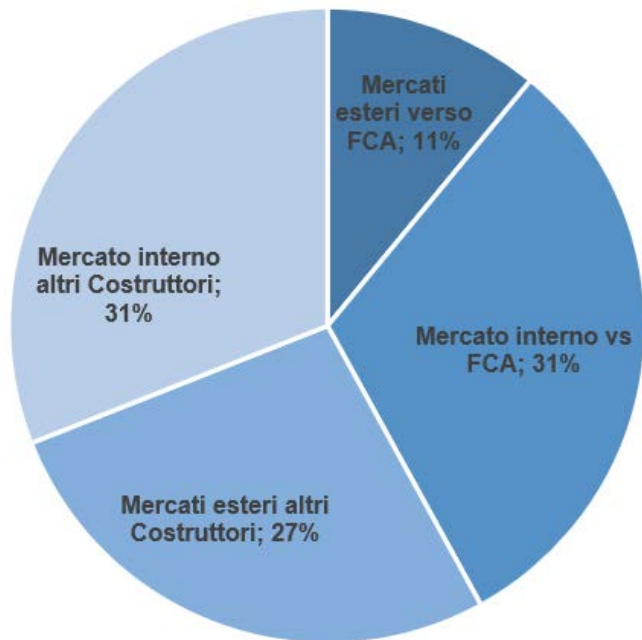
Export italiano di componenti, principali mercati di destinazione

Ranking	Gen/Set 2018 miliardi €	Share %	Var.%	Saldo milioni €
GERMANIA	3,36	19,9%	7,8%	+423
FRANCIA	1,84	10,9%	5,4%	+528
UK	1,26	7,5%	14,0%	+991
SPAGNA	1,17	6,9%	-6,3%	+589
USA	1,10	6,5%	48,6%	+531
POLONIA	0,98	5,8%	-4,1%	-134
TURCHIA	0,82	4,9%	-8,6%	+334
AUSTRIA	0,51	3,0%	27,7%	+333
REP.CECA	0,46	2,7%	12,3%	-53
MESSICO	0,45	2,7%	16,1%	+337

- La Germania è il 1° mercato di destinazione (20% di quota) e di origine dei componenti (25%)
- Il saldo commerciale verso i paesi UE28 vale 3,5 mld di € (+35,6%) e 1,6 verso i paesi extra-UE (+1,1%)
- L'export extra-UE pesa per il 30% del totale export e USA è il 1° mercato extraeuropeo
- Cala l'export verso i Paesi dove è radicata la presenza produttiva del gruppo FCA: Turchia -8,6%, Serbia -8,4%, Polonia -4,1% e Brasile -25,9%
- L'avanzo commerciale più grande è con il Regno Unito, è evidente il peso di un «no deal» nell'uscita UK dall'UE

Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT
Il trade include anche i flussi intra-aziendali

Fatturato aziende componentistica in Italia



Nel 2017 le aziende della componentistica hanno fatturato 46,5 miliardi di €, generato per:

- il 62% da mercato interno
- il 38% da mercati esteri (principalmente da Germania, Francia, UK)

- il 42% verso Gruppo FCA
- il 58% verso altri OEM

Dati Osservatorio Componentistica edizione 2018 su un panel di 2.200 aziende

Trasformazione ed evoluzione dell'industria automotive

PROCESSI

Industria 4.0

Rivoluzione industriale dei processi produttivi attraverso

Automazione

Robotica

Digitalizzazione

Intelligenza Artificiale

PRODOTTI

Nuove tecnologie applicate sui prodotti, già disponibili

ADAS

Infotainment

Box telematica

Elettificazione dei veicoli

L'elettronica di bordo è prevista evolversi fino all'interazione tra veicoli (V2V) e tra veicoli e infrastrutture (V2X)

lungo tutta la
filiera
produttiva



- Sviluppo delle proprietà intellettuali (tecnologie incorporate nei veicoli)
- Presidio catena di fornitura (gestione della supply chain e scelte make o buy per quanto riguarda la produzione)
- Cybersicurezza
- Rete distributiva

nuovi business di vendita
customizzati sul cliente

- Servizi finanziari
- Servizi di Assistenza
- Distribuzione dei ricambi
- Reti di vendita tradizionali e piattaforme on line
- Servizi di mobilità

Mobilità on demand

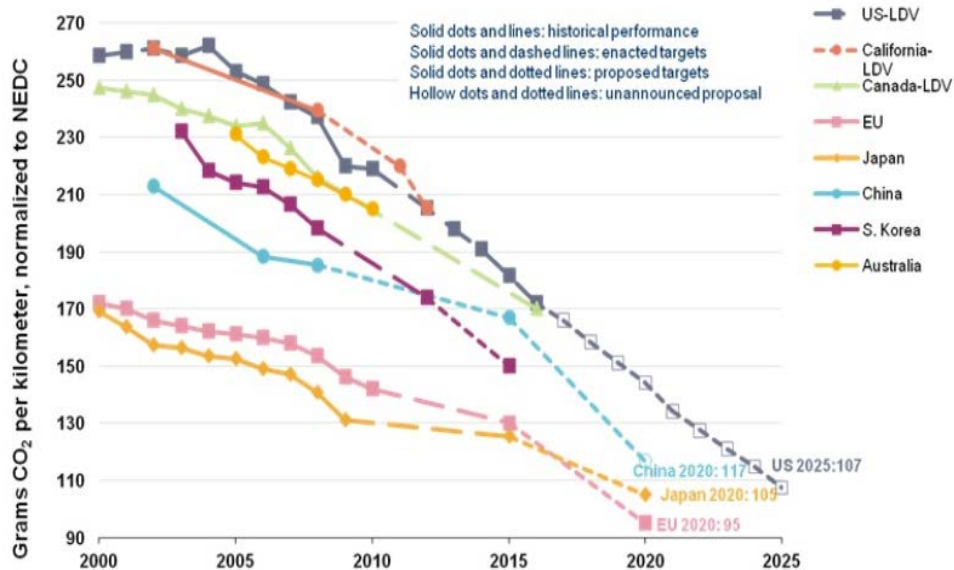
Mobilità condivisa

Elettromobilità

Guida autonoma e connessa

Quadro normativo e regolatorio in UE

Emissioni di gCO₂/km delle nuove auto vendute, secondo il test NEDC



[1] China's target reflects gasoline fleet scenario. If including other fuel types, the target will be lower.

[2] US and Canada light-duty vehicles include light-commercial vehicles.

Source: ICCT

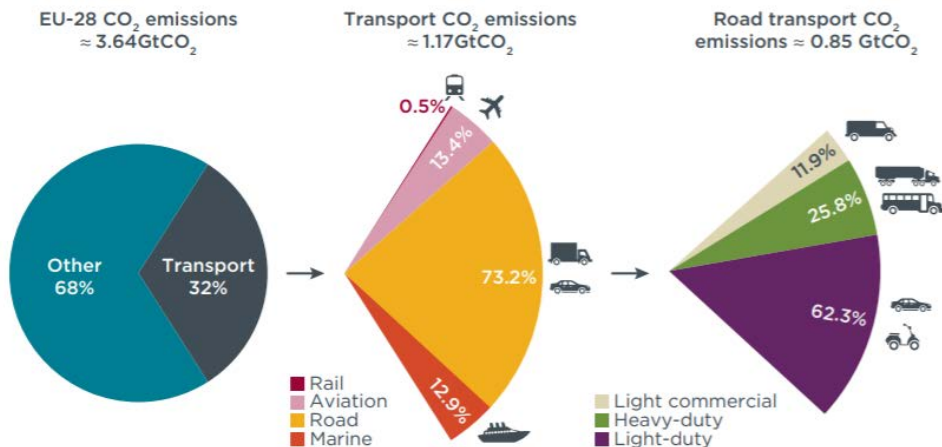
Gli obiettivi dell'UE per il 2021 - **emissioni medie di 95 gCO₂/km per le auto e 147 gCO₂/km per i furgoni** - sono i più severi al mondo. Di conseguenza, gli obiettivi del 2021 per la flotta europea sono molto più difficili da raggiungere rispetto a quelli negli Stati Uniti, in Cina o in Giappone (USA: 121 g, Giappone: 117 g, Cina: 119 g, tenendo presente che i metodi di calcolo variano in diverse parti del mondo).

Entro il 2021, le emissioni di CO₂ delle nuove auto nell'UE saranno inferiori del 42% rispetto al 2005.

La riduzione del 37,5% delle emissioni di CO₂ delle automobili e il 31% dei furgoni entro il 2030 con un target intermedio di una riduzione del 15% al 2025 rispetto ai valori del 2021, risulta totalmente irrealistica sulla base della situazione attuale.

Questi obiettivi non tengono conto delle realtà tecnologiche e socio-economiche e spingono verso una sola direzione: l'elettromobilità, anziché rifarsi al **principio della neutralità tecnologica, sancito dalla direttiva DAFI.**

Emissioni di CO₂ in UE28



FONTE: EEA

L'attuale sistema ha limitati benefici ambientali, poiché si concentra esclusivamente sulla nuova tecnologia dei veicoli. Un approccio più efficace riguarderà l'intera flotta e il modo in cui viene utilizzata. Occorre concentrarsi sui fattori che influenzano le emissioni durante l'intero ciclo di vita del veicolo.

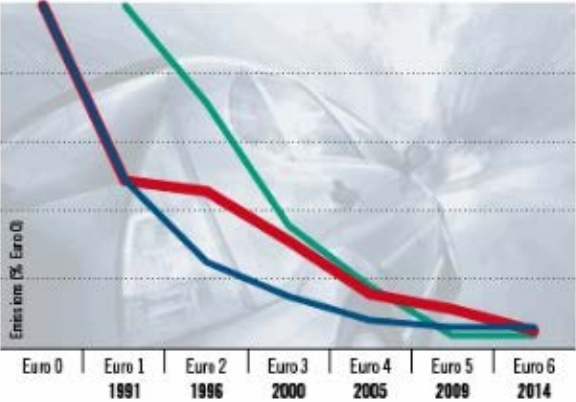
- Poco più di 1/5 delle emissioni di gas serra sono attribuibili al trasporto passeggeri e merci su strada.
- I target emissivi imposti dall'UE per il 2025 e il 2030 potranno essere raggiunti solo con un'immissione nel mercato di consistenti volumi di veicoli elettrici, con un gravoso impegno pubblico in incentivi, visto il costo dell'auto elettrica e della necessaria diffusione capillare delle infrastrutture di ricarica.
- La realtà è che l'accettazione da parte del mercato degli ECV, che nel 2018 sono appena il 2,4% del venduto in UE/EFTA, dipende da diversi fattori che sfuggono al controllo dei produttori di automobili.

Progressi significativi nella riduzione degli inquinanti prodotti dai veicoli

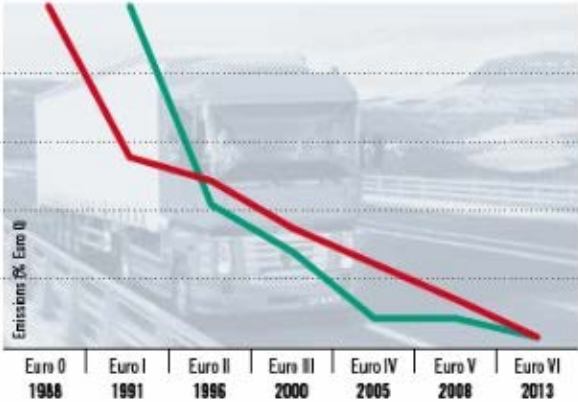
EVOLUTION OF EMISSION STANDARDS

SOURCE: ACEA

PASSENGER CARS

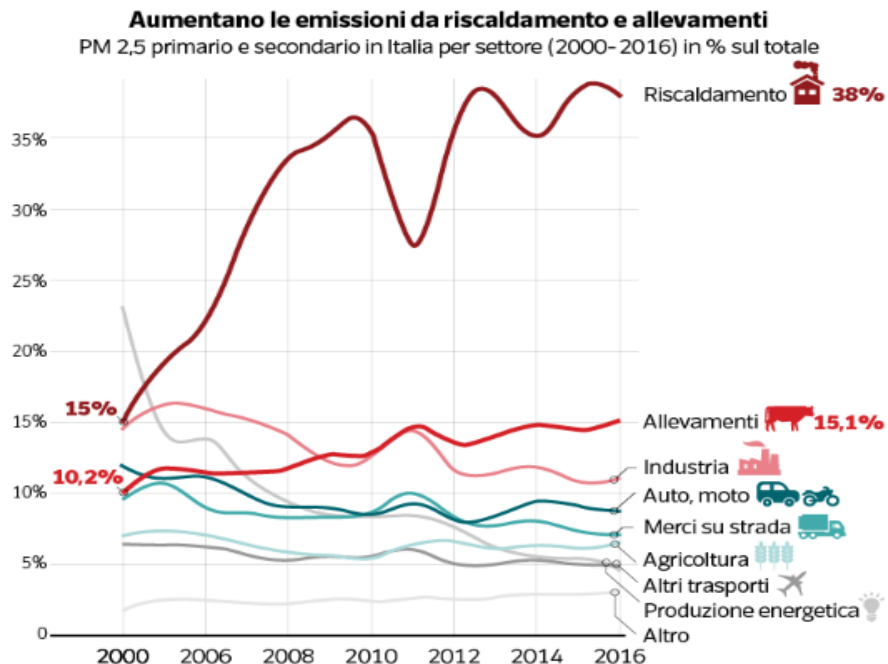


TRUCKS



- Petrol NOx
- Diesel NOx
- Diesel PM

Italia e PM 2,5



Fonte: Ispra - Elaborazione da National sector emissions

ISPRA ha prodotto uno studio sull'analisi delle polveri sottili, ponendo in evidenza le voci più «pesanti» dell'inquinamento da particolato PM 2,5 che sono il **riscaldamento** e gli **allevamenti intensivi di animali**, rispettivamente con il **38%** e il **15,1%**. I **veicoli** sono al quarto posto con il **9%**, precedute dall'**industria** con l'**11,1%**.

Il trend degli ultimi anni è chiaro: diminuisce l'inquinamento dovuto a auto, moto e del trasporto su strada, diminuisce quello legato ad agricoltura, industria e produzione energetica. Ma aumenta la quota legata al riscaldamento (che passa dal 15% del 2000 al 38% del 2016) e al settore allevamenti (dal 10,2% al 15,1% in sedici anni).

Proposte per rafforzare la competitività della filiera automotive italiana

- **Disegnare un percorso di politica industriale per la riconversione produttiva, lo shifting tecnologico e la salvaguardia dei livelli occupazionali che preveda:**
 - ✓ Incremento infrastrutturale
 - ✓ Supporto alle attività di Ricerca e Innovazione per incrementare gli investimenti (esempio credito d'imposta strutturale)
 - ✓ Investimenti sul capitale umano, formazione nuovi profili
 - ✓ Aggregazione e crescita dimensionale delle aziende
 - ✓ Ridefinizione footprint produttivo

- **Interventi sui tradizionali fattori di competitività (costo energia, cuneo fiscale, flessibilità nel mercato del lavoro etc.) per recuperare il gap di competitività con i nostri competitor**

Grazie per l'attenzione