



Stati Generali della Mobilità 2019

Gianmarco Giorda
Direttore di ANFIA

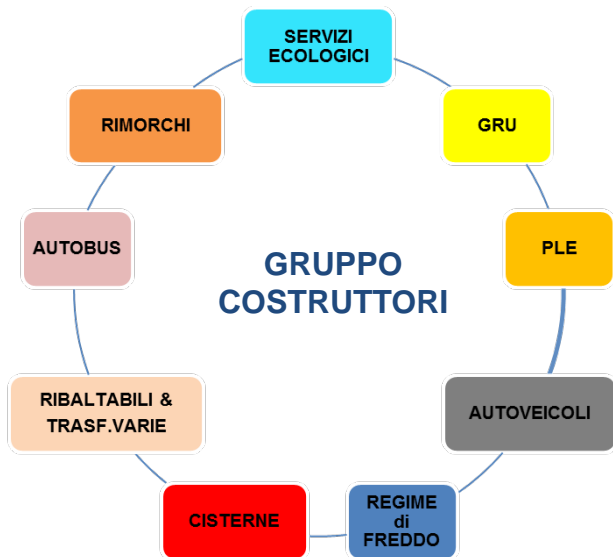
Milano, 29 Marzo 2019



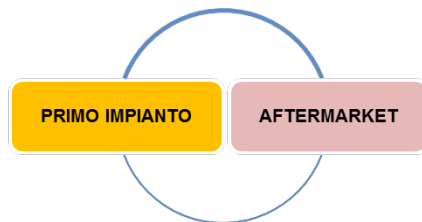
Chi siamo

ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, con **300 aziende associate**, rappresenta l'intera filiera automotive italiana ed è una delle principali associazioni di categoria di Confindustria.

▶ Struttura e settori rappresentati: 3 Gruppi merceologici suddivisi in Sezioni



GRUPPO COMPONENTI



GRUPPO CARROZZIERI E PROGETTISTI



▶ Attività associative



▶ Vision: creare valore per il mondo automotive

L'industria automotive in Italia e in UE

ITALIA

- ✓ **5.704** imprese
- ✓ **100,4 Mld €** di fatturato (6% del PIL)
- ✓ **258.701** addetti (7,1% del settore manifatturiero) di cui **162.000** diretti (66.000 nella fabbricazione di autoveicoli)
- ✓ **1° investitore in R&I** con spesa annua di **1,7Mld €**
- ✓ (18,8% di tutta la spesa del settore manifatturiero)
- ✓ **74,4 Mld €** di gettito fiscale nel 2017



EUROPA

- ✓ **3,4 milioni** di addetti diretti e indiretti (11,3% del settore manifatturiero EU)
- ✓ **1° investitore in R&I** per numero di brevetti e con una spesa annua di circa **53,8 Mld €**, pari al 27% della spesa complessiva (di cui 22 Mld € della sola componentistica)
- ✓ **413 Mld €** di tax contribution (EU15)

Fonte: Acea



Scenario 2019-2020

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

-14,4% gennaio e -17,4% febbraio il mercato auto in Cina

-4,9% gennaio e -0,9% febbraio il mercato auto in UE/EFTA

-2,1% gennaio e -2,4% febbraio il mercato in USA (light vehicles)

- 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



ITALIA - Produzione

produzione autovetture	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%

- Produzione di autovetture **in calo da dicembre 2017**
 - Volumi autoveicoli prodotti nel 2018: 1,06 milioni (-7%), di cui **670.932 autovetture (-10%)**
 - A gennaio 2019 la produzione di auto è ancora **in ribasso del 25%**, mentre per la filiera automotive nel suo complesso il calo è del 12%
-
- Revisione al ribasso della crescita economica 2018 a +0,9% e per il 2019 oscillante tra -0,2% di OCSE e + 1% del Governo

ITALIA - Mercato autovetture nuove

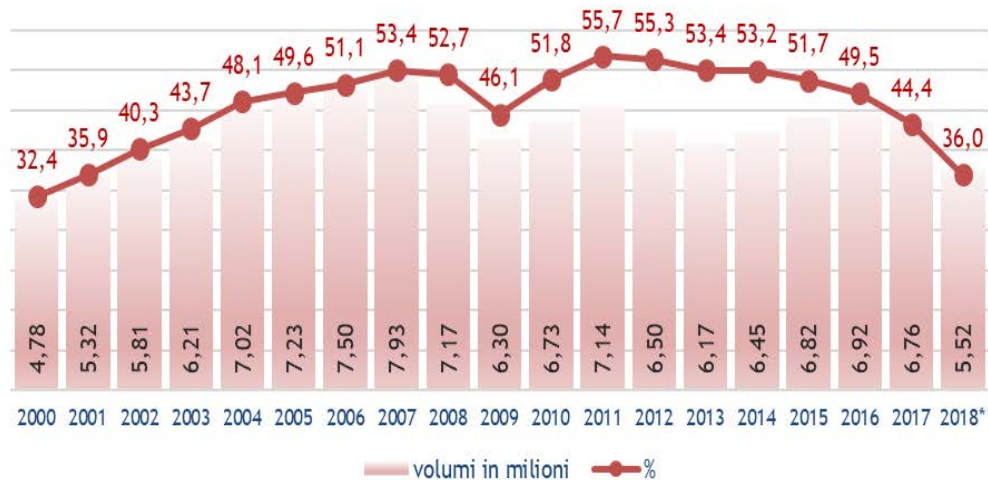


A gennaio 2019 - per la prima volta da settembre 2003 - le autovetture diesel (con una quota del 41% del totale immatricolato) perdono la leadership di mercato a favore delle auto a benzina (che rappresentano il 45% del mercato)

Mercato in ripresa dal 2014

- 2018: **calo delle vendite, -3,1%**
- Febbraio 2019: nessuna crescita per ECV, crescita a doppia cifra per alto di gamma
- Gennaio/Febraio 2019: **vendite a -4,9%**
13% quota AFV, di cui 0,3% BEV, ER, PHEV
- **1/3/2019**: in vigore bonus/malus auto nuove
- Previsione 2019: **1,84 / 1,89 milioni di nuove immatricolazioni**

UE-EFTA Mercato auto diesel



- **Contrazione mercato diesel in UE (-18% nel 2018) e in Italia (-12%)**
- Demonizzazione *tout court* delle auto diesel anche quelle di ultima generazione
- Aumento delle vendite di auto benzina e ad alimentazione alternativa, in particolare delle auto ibride
- Senza incentivi, frena il mercato auto elettriche

Emissioni di CO₂

- Secondo i dati della International Environment Agency (IEA) risulta che l'incidenza dei trasporti sulle emissioni di CO₂ a livello globale sia del 25%, di cui il 74% rappresentato dai trasporti su strada, che quindi pesano in termini assoluti per il 18,5%.
- **A livello UE**, le emissioni dei trasporti pesano per il 26%, di cui i trasporti su strada per il 19% (il 13% dovuto a vetture e veicoli commerciali leggeri). In UE:
 - I tassi di riduzione della CO₂ per le autovetture sono i più severi a livello mondiale: 95 g/km entro 2021
 - I target emissivi imposti 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**
 - L'attuale sistema ha limitati benefici ambientali, poiché si concentra esclusivamente sulle nuove tecnologie applicate ai veicoli di ultima generazione, mentre un approccio più efficace dovrebbe riguardare l'intera flotta circolante e il modo in cui viene utilizzata
 - Occorre concentrarsi sui fattori che influenzano le emissioni durante l'intero ciclo di vita del veicolo

Regolamento CO₂ post 2020 per autovetture/vans e Veicoli industriali



2021



2025



2030



- Target a 95 gr/CO₂ per autovetture **(-40% vs 2007)**
- Target a 147 gr/CO₂ per veicoli commerciali leggeri **(-30% vs 2007)**

- **Riduzione del 15%** rispetto al target del 2021

- **Riduzione del 37,5% per le auto** rispetto al target del 2021
- **Riduzione del 31% per VCL** rispetto al target del 2021



- **Il 2019 verrà utilizzato come baseline su cui calcolare le riduzioni al 2025 e 2030**

- **Riduzione del 15%** rispetto ai valori del 2019

- **Riduzione del 30%** rispetto ai valori del 2019

Aprile: Pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale

Proiezioni per raggiungere i nuovi obiettivi di riduzione post 2020

Parco circolante
veicoli
BEV/PHEV



2018
23.138



2021
300.000

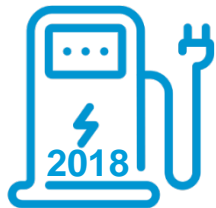


2025
1.700.000

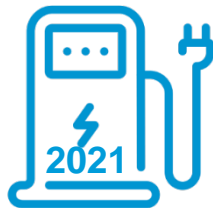


2030
6.000.000

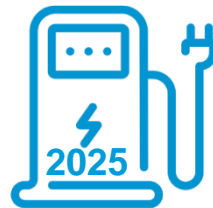
La DAFI stabilisce
ogni **10 veicoli**
ci deve essere
1 colonnina



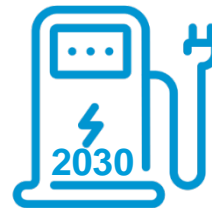
2018
2.750



2021
30.000



2025
120.000



2030
**550.000 -
600.000**

Elettromobilità vs Motori a combustione interna

I veicoli elettrici (BEVs) hanno un minor numero di componenti, meno complessi e richiedono meno interventi di manutenzione e meno ricambi

Sistemi	ICEs	BEVs
Complessità sistemi meccanici	Più complessi a causa di un numero di parti mobili nel gruppo propulsore di circa 6 volte superiore	Minor numero di parti mobili, in particolare nel motore e nella trasmissione
Complessità dell'elettronica	Meno complessa	Più complessa: contenuto di semiconduttori 6-10 volte maggiore
Ricambi	Maggior numero di ricambi richiesti	Il 60% in meno di ricambi
Dispositivi post-trattamento	Catalizzatori, filtri	Nessuno
Manutenzione	Maggiori esigenze di manutenzione (primo tagliando dopo 16.000 km)	Il 60% in meno di manutenzione (primo tagliando dopo 240.000 km)

Impatto dell'elettromobilità sull'occupazione nel settore europeo del powertrain

	PHEV	BEV	Posti lavoro persi
Scenario 1	15%	25%	67.000
Scenario 2	20%	40%	108.000
Scenario 3	10%	80%	210.000

Fonte: estrapolazione e analisi sullo studio Fraunhofer Institute svolto per conto di IG Metall

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**

Conclusioni: la mobilità sostenibile secondo ANFIA

Promuovere una mobilità sostenibile attraverso un approccio integrato che consideri come fattori determinanti nel raggiungimento degli obiettivi:

- Veicoli a carburanti alternativi
- Sviluppo dei sistemi ITS
- Modelli di mobilità condivisa (car, scooter e van sharing) e **potenziamento del Trasporto Pubblico Locale**
- Regolazione degli accessi alle ZTL coerenti con la DAFI



ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Fax: +39 011 54 59 86

Mail: anfia@anfia.it

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

tel. +39 06 54221493

fax +39 06 54221418

Mail: anfia.roma@anfia.it

WEBSITE: www.anfia.it



@Anfia_it



Associazione Nazionale
Filiera Industria Automobilistica