



# Convegno inaugurale «Fornitore offresi»

**Il futuro della filiera automotive italiana  
in un contesto europeo e globale  
in trasformazione**

Gianmarco Giorda, Direttore ANFIA

---

*Como, 20 febbraio 2020*



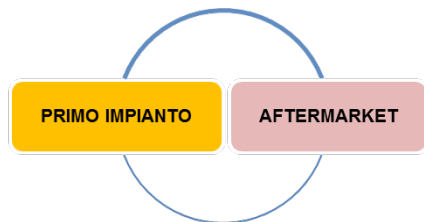
# Chi siamo

**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



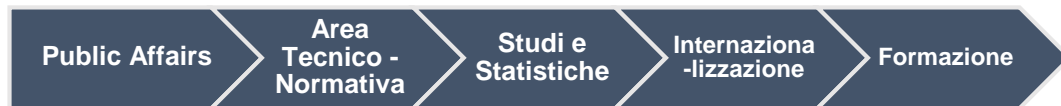
## GRUPPO COMPONENTI



## GRUPPO CARROZZIERI E PROGETTISTI



## ▶ Attività associative



## ▶ Vision: creare valore per il mondo automotive

## I numeri del settore produttivo automotive

- **5.529** imprese
- **105,88 Mld €** di fatturato  
11% del totale manifatturiero  
6,2% del PIL
- 1° investitore in R&I con spesa annua di 1,7 Miliardi (18,8% di tutta la spesa del settore manifatturiero)
- **274.357** addetti  
7,3% del manifatturiero

## componentistica

- **2.207** imprese
- **158.700** addetti diretti
- **49,3 Mld €** di fatturato
- **38 Mld €** Import - export
- **6,8 Mld €** saldo attivo

**70% è occupato nella  
fabbricazione veicoli a  
combustione interna e loro parti,  
accessori e motori**

# Industria autoveicolistica italiana - risultati 2019

	Produzione nazionale Autoveicoli	Mercato autoveicoli Autoveicoli
2018	1.062.332	2.122.672
<b>2019</b>	<b>915.305</b> <b>-14%</b>	<b>2.131.916</b> <b>+0,4%</b>
	<b>autovetture</b>	<b>autovetture</b>
2018	673.196	1.911.035
<b>2019</b>	<b>542.007</b> <b>-19%</b>	<b>1.916.320</b> <b>+0,3%</b>
	di cui <b>diesel</b>	di cui <b>diesel</b>
2018	188.945	978.209
<b>2019</b>	<b>118.567</b> <b>-37%</b>	<b>762.882</b> <b>-22%</b>
<b>Auto diesel Share % 2019</b>	<b>22%</b>	<b>40%</b>

## Componentistica

L'andamento negativo della produzione domestica ed europea di autoveicoli ha influito sull'andamento produttivo della filiera di componenti, che ha registrato cali degli ordinativi e del fatturato maggiori dal mercato interno rispetto ai mercati esteri.

Il calo dei volumi produttivi di auto con motore diesel ha determinato la crisi di alcune aziende delle componentistica

# L'evoluzione della mobilità e la trasformazione dell'industria automotive

## Rivoluzione di processo



## Rivoluzione di prodotto e tecnologie



## Rivoluzione infrastrutturale



## Rivoluzione nella fruizione della mobilità



# La globalità del settore industriale e gli impatti derivanti dall'estero

# BREXIT

UK è il 3° Paese di destinazione dell'export della componentistica italiana, per un valore di **1,74 miliardi €** nel 2018 (+16% rispetto al 2017) e con un **saldo positivo di 1,38 miliardi €**, il più alto tra tutti i mercati di destinazione.

Nelle trattative di accordo di libero scambio UE-UK sarà fondamentale per il settore automotive:

- Allineamento delle normative anche tecnico regolamentari attuali e future per **evitare barriere non tariffarie**
- **Condizioni commerciali e procedure doganali specifiche**
- Tempi di attuazione dell'Accordo fattibili e sufficienti
- Libera mobilità del lavoro tra UE e UK



Allerta sulla continua minaccia di dazi sulle auto e i componenti EU




Calo della produzione industriale in Germania e Cina  
Calo della produzione ed export in DE  
Calo produzione e mercato auto in Cina (dopo 20 anni di crescita continua)

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




CO<sub>2</sub>

2020



**Auto:** 95 gr/CO<sub>2</sub>  
(-40% vs 2007)



**VC:** 147 gr/CO<sub>2</sub>  
(-30% vs 2007)



CO<sub>2</sub>

2025

- **Auto:** riduzione 15%
- **VC:** riduzione 15%

- Quota di mercato ZLEV al 15% per auto e VC




CO<sub>2</sub>

2030

- **Auto:** riduzione 37,5%
- **VC:** riduzione del 31%

- Quota mercato ZLEV al 35% per auto e 30% VC



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

**Riduzione del 15%**  
dei valori 2019

**Riduzione del 30%**  
dei valori 2019

## In cosa siamo leader tecnologici



## Cosa dobbiamo iniziare a produrre

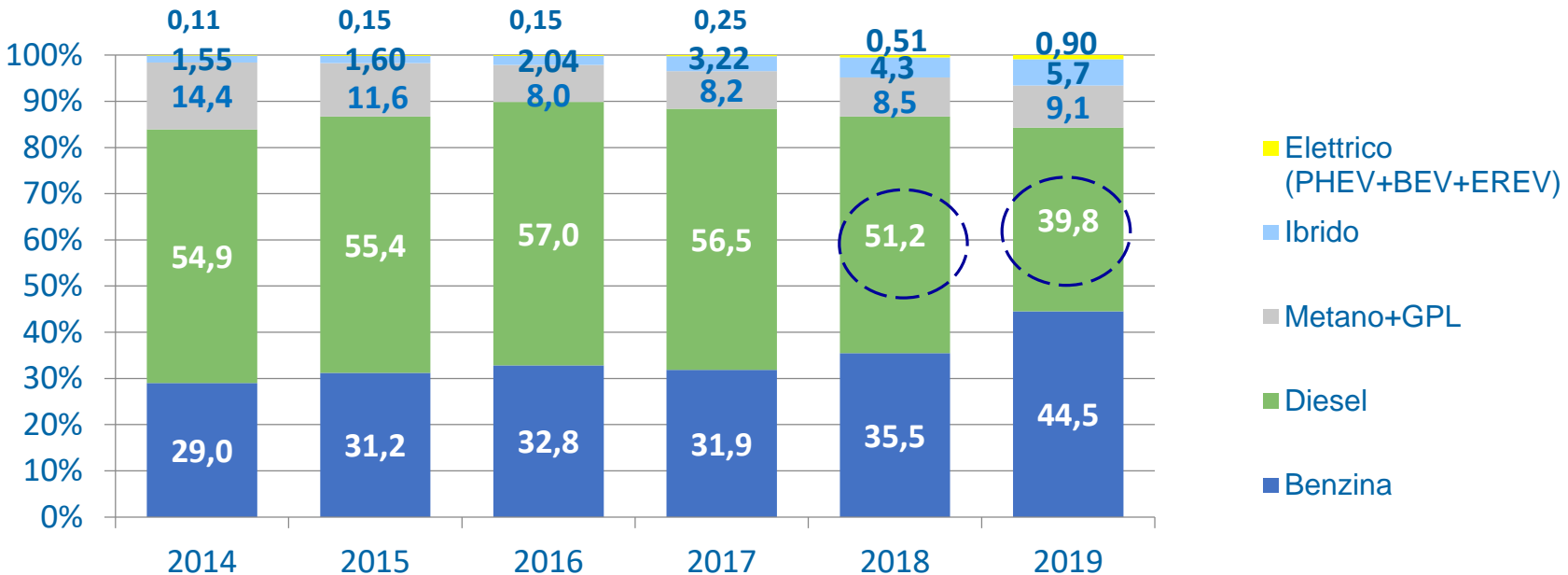


I veicoli ICE e quelli elettrici sono completamente diversi, in primis per numero di componenti (circa 1:7) e di complessità produttiva (i veicoli elettrici sono una tecnologia semplice).

Il componente di maggior valore è la batteria, la cui fornitura è demandata ad aziende asiatiche, perché non (ancora) prodotta da nessuna impresa italiana o europea.



# Mercato Italia autovetture per alimentazione

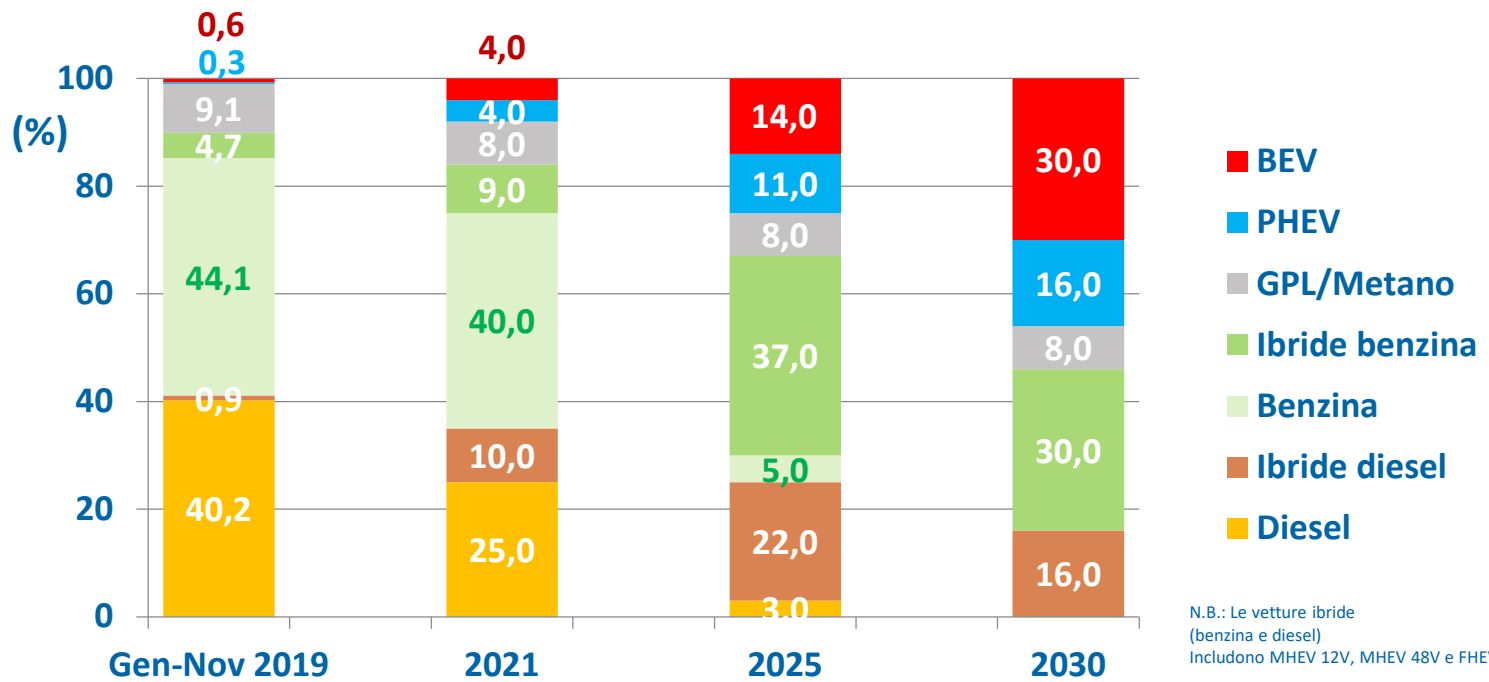


Emissioni Medie CO2 g/km (dato EEA)	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
	118,1	115,2	113,3	113,3	115,6	119,5*
					+2,3	+3,9

\* dato preliminare ANFIA

In forte riduzione la quota di vetture Diesel, con spostamento degli acquisti verso il benzina  
 → conseguente incremento delle emissioni CO<sub>2</sub> della flotta

# Scenario tecnologico per la mobilità sostenibile in Italia 2021 - 2030



2019:  
 BEV: 9.823 - 0,6%  
 PHEV: 5.779 - 0,3%

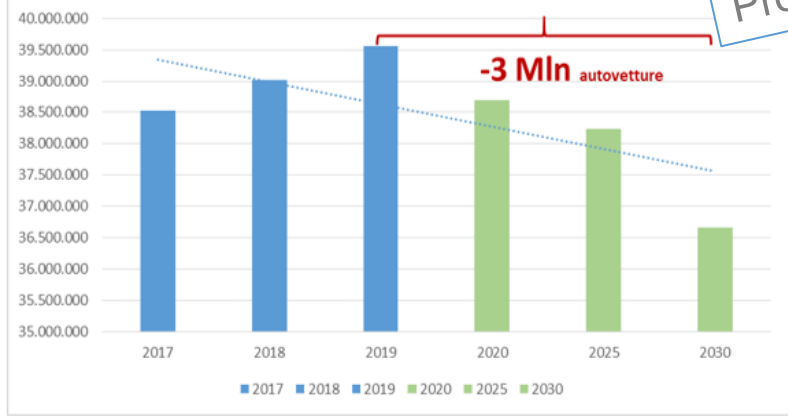
N.B.: Le vetture ibride (benzina e diesel) Includono MHEV 12V, MHEV 48V e FHEV

Per far fronte ai futuri obiettivi UE, sarà necessaria una larga diffusione di tecnologie elettrificate. L'evoluzione delle nuove immatricolazioni dovrà essere correlata all'evoluzione dell'infrastruttura di distribuzione.

# Obiettivi PNIEC e trasporti: il parco auto al 2030

Proiezioni MISE – Tavolo Automotive

Parco autovetture



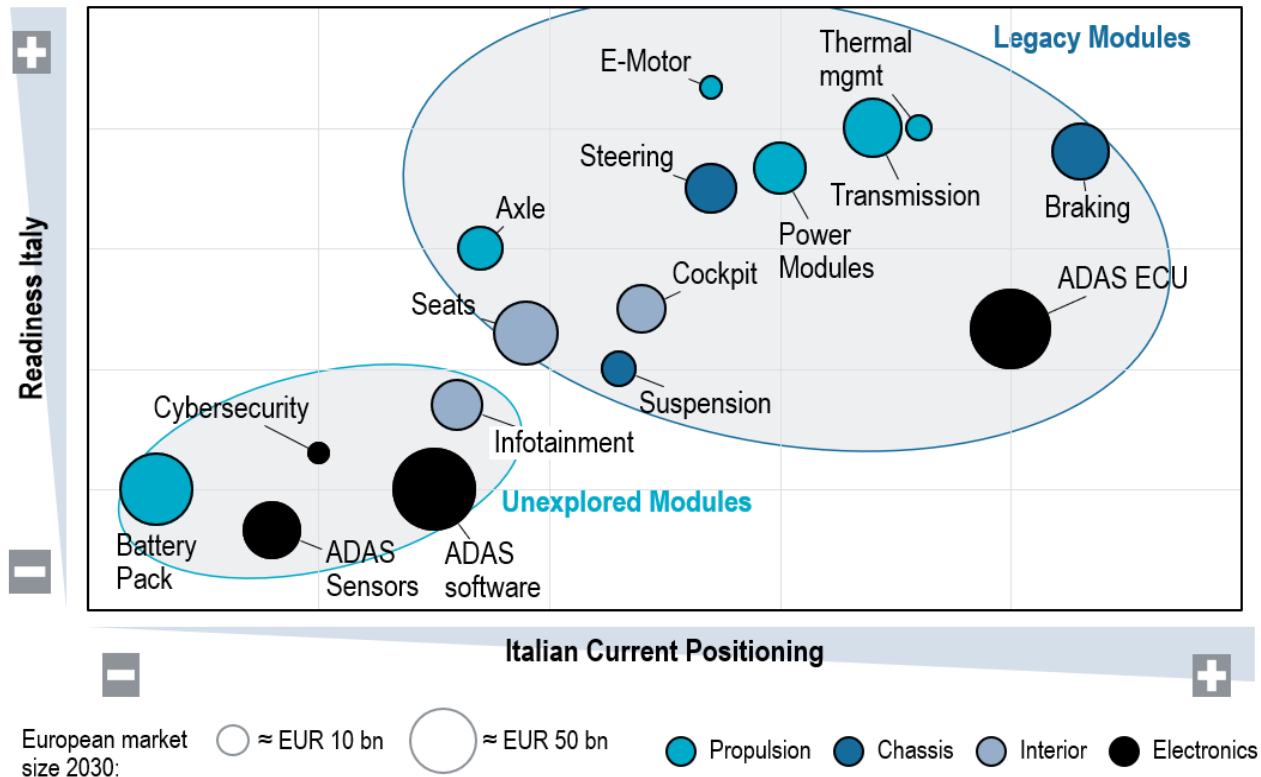
Alimentazione	2020	2025	2030
PHEV	0,06	0,57	2,04
BEV	0,06	0,73	4,11
Auto idrogeno	0,00	0,00	0,01
Auto metano	1,31	2,11	2,40
Auto GPL	2,55	2,89	3,10
Auto tradiz e ibride (no plug in)	34,74	31,93	25,00
<b>Totale (Milioni)</b>	<b>38,71</b>	<b>38,24</b>	<b>36,67</b>

6 milioni di auto elettriche circolanti al 2030

La riduzione di veicoli ad **alimentazione tradizionale** - **circa 10 Milioni** - sarà accompagnata dalla crescita delle auto ad alimentazione alternativa e dalla riduzione della consistenza totale del parco.

Serve un cambiamento strutturale del servizio di trasporto, da adeguare alle diverse esigenze dei segmenti di domanda.

# Il posizionamento della filiera



## 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)

# Necessità di una politica industriale...(ecosistema della mobilità elettrica)

## Supporto all'OFFERTA

- Stanziamento di risorse nazionali per gli IPCEI batterie 2, idrogeno e clean and autonomous and connected vehicles
- Ricognizione degli strumenti nazionali e territoriali a disposizione della filiera negoziali «accordi di innovazione» e «contratti di sviluppo» che mirino anche a favorire collaborazioni e sinergie fra attori appartenenti a supply chain separate;
- Riposizionamento competitivo della filiera industriale dell'autobus.
- Incentivazione per la formazione e la riqualificazione del personale (es: estensione temi formazione 4.0)
- Evoluzione dell'offerta di servizi formativi con indirizzi di studio (ordini secondario e universitari) coerenti con le esigenze del settore industriale
- Piano di sviluppo per la creazione della filiera del «riciclo e second life delle batterie»

## Supporto al MERCATO

- Incremento dotazione finanziaria del bonus e valutazione azioni sul rinnovo del parco
- Estensione del super-ammortamento per autovetture ad uso strumentale sostenibili a zero/basse emissioni
- Incentivi al rinnovo VCL a basse emissioni in conto proprio nella logistica urbana

## Sviluppo INFRASTRUTTURE

- **Revisione del PNIRE:** Semplificazione procedure per installazione pubblica e privata (nelle aziende e nelle aree condominiali condivise), nuove forme di finanziamento ed incentivazione
- Avvio sperimentazione tecnologia V2G

## Sviluppo mobilità elettrificata

- Ad oggi la rete infrastrutturale pubblica è disomogenea nella diffusione territoriale con maggiore concentrazione al nord (ad oggi esistono in Italia circa 10.000 punti di ricarica; per rispondere al target imposto dalla Direttiva DAFI che indica 1 punto di ricarica pubblico ogni 10 veicoli circolanti, tali punti dovranno ammontare a circa 30.000 nel 2021, 170.000 al 2025 e ben 560.000 al 2030)
- La carenza nelle regioni meridionali rischia di penalizzare ulteriormente il mezzogiorno, sia impedendo alla popolazione la fruizione delle nuove tecnologie, sia per la difficoltà per i possessori di auto elettriche di poter raggiungere e circolare in quei territori
- **E' fondamentale che la rivoluzione elettrica non lasci indietro nessuno**



## 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](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