

La filiera automotive italiana e l'elettrificazione: opportunità e rischi

Miriam Sala
Resp. Area Studi e Statistiche

19 maggio 2021



La fotografia della filiera

Industria automotive italiana



5.546
imprese



278.000
addetti
nella produzione
9,4 mld€
salari e stipendi



106,1 mld€
Fatturato
11% del
manifatturiero
6,2% del PIL



Settore
industriale
con il **più alto**
moltiplicatore di
valore aggiunto

Settore automotive (industria e servizi)



1,25 milioni
addetti
27 mld€
salari e stipendi



344 mld€
Fatturato
20% del PIL



76,3 mld€
Gettito fiscale 2019
✓ **60 mld€ Utilizzo**
✓ **9,6 mld€ Acquisto**
✓ **6,7 mld€ Possesso**

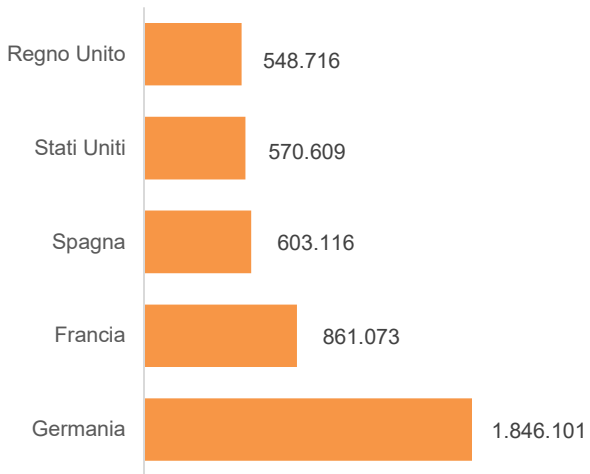


COMPONENTISTICA: fiore all'occhiello della manifattura italiana,
conta circa **2.200 imprese**, **164.000 addetti** e **50 mld€ di fatturato**

Esporta in tutto il mondo, fornisce componenti per tutte le case auto
e ha un **saldo attivo di 5,5 mld€**

Trade Parti e Componenti per Autoveicoli

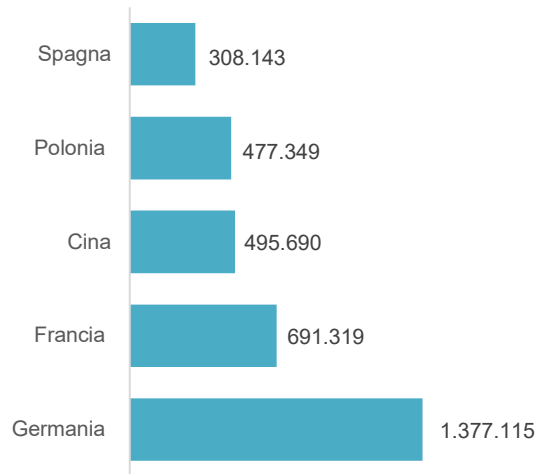
EXPORT
Top 5 Paesi di destinazione



Totale Export
18,7 mld Eur

Var %
2020/2019:
-15,3%

IMPORT
Top 5 Paesi di origine

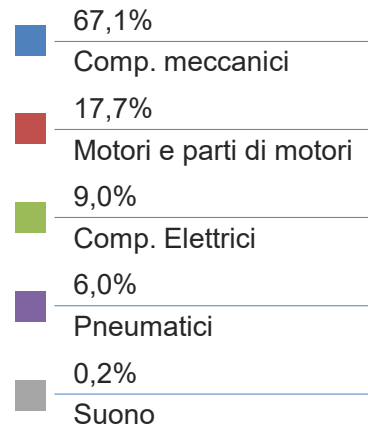


Totale Import
13,4 mld Eur

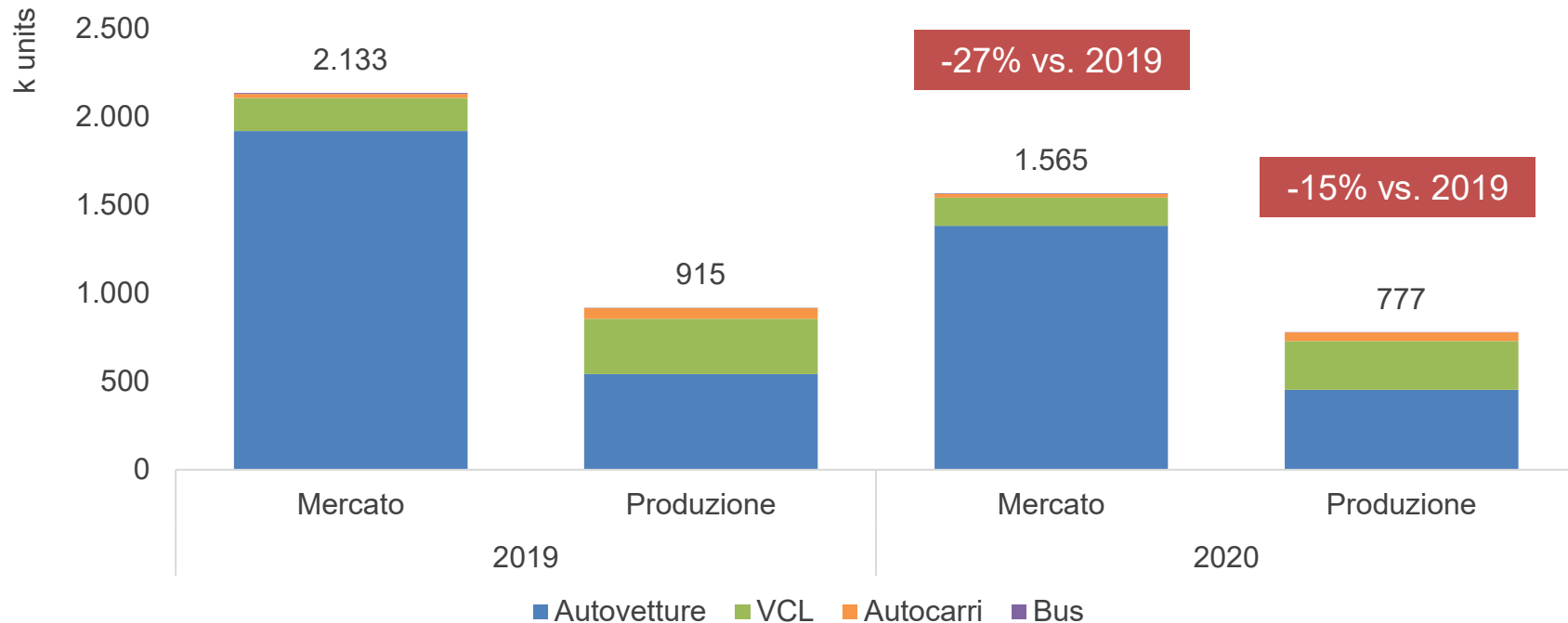
Var %
2020/2019:
-13,9%



Saldo commerciale
annuale
componentistica
italiana 2020

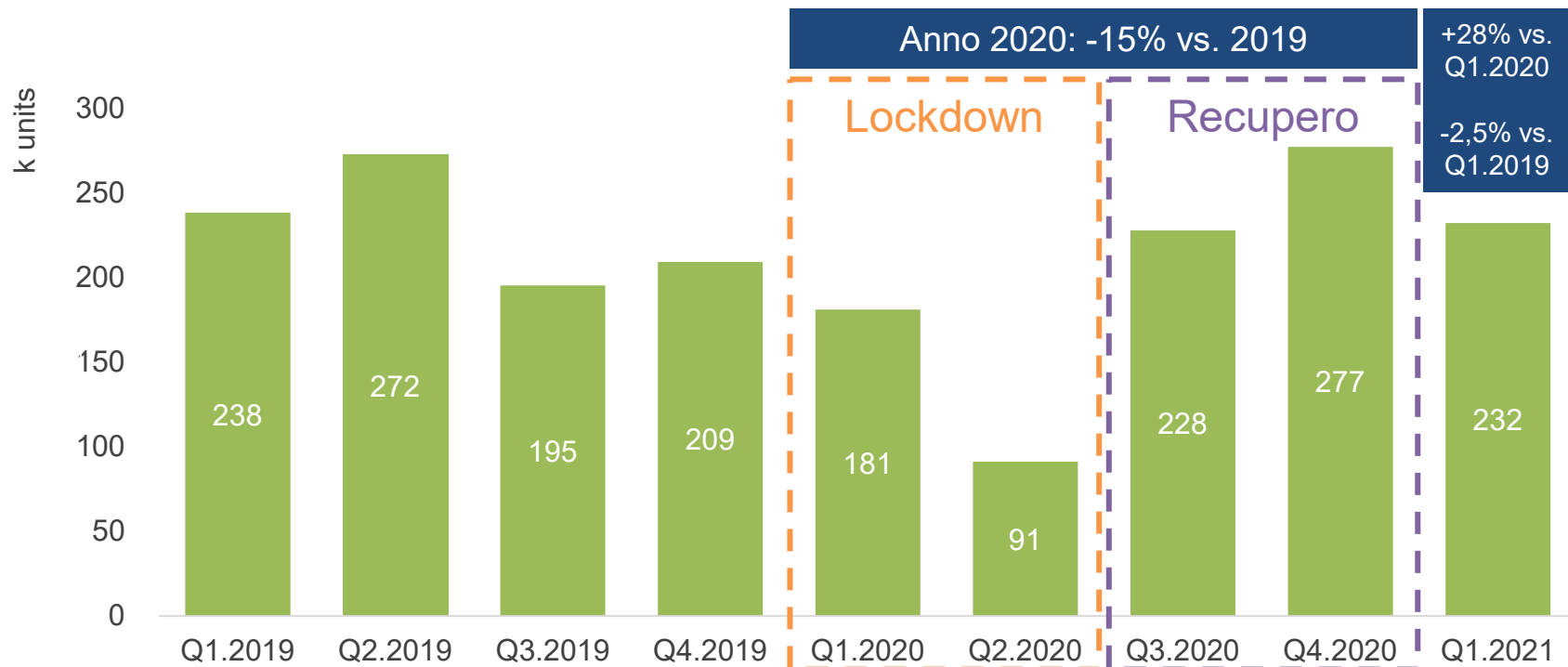


L'andamento di mercato e produzione nel 2020



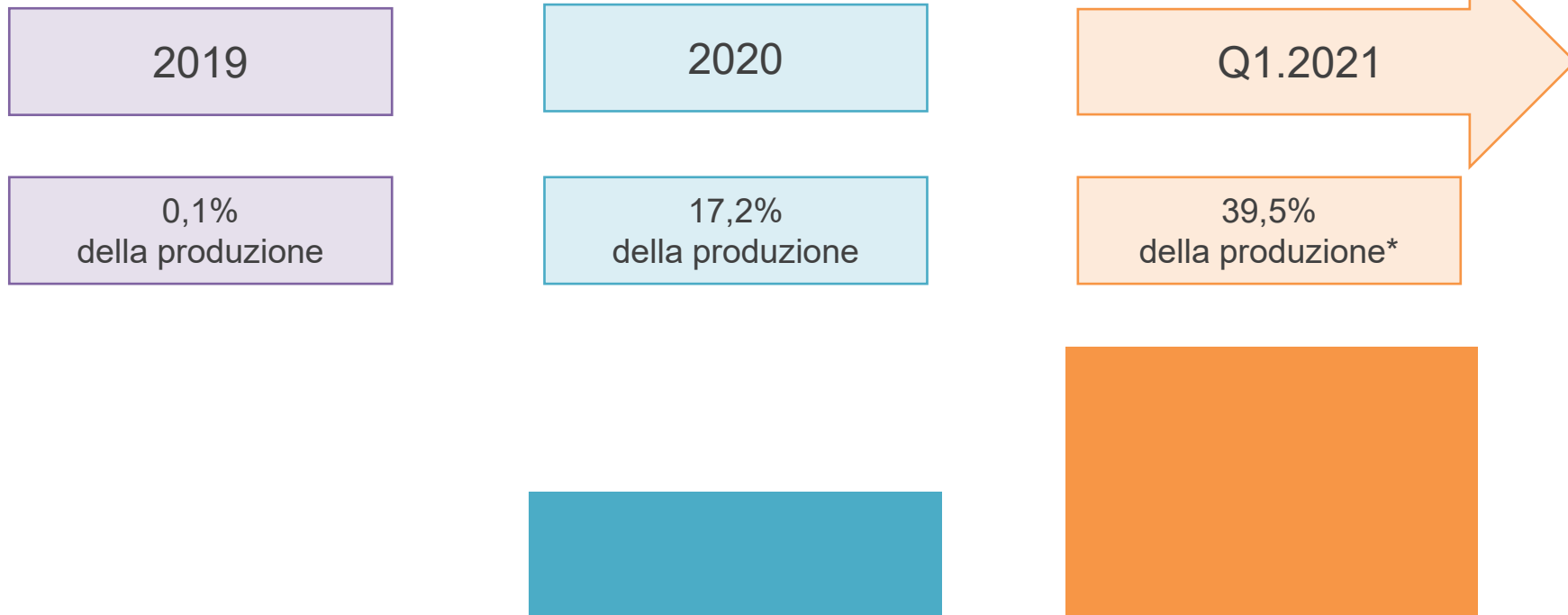
La produzione registra un calo più contenuto rispetto al calo delle vendite

La produzione di autoveicoli in Italia



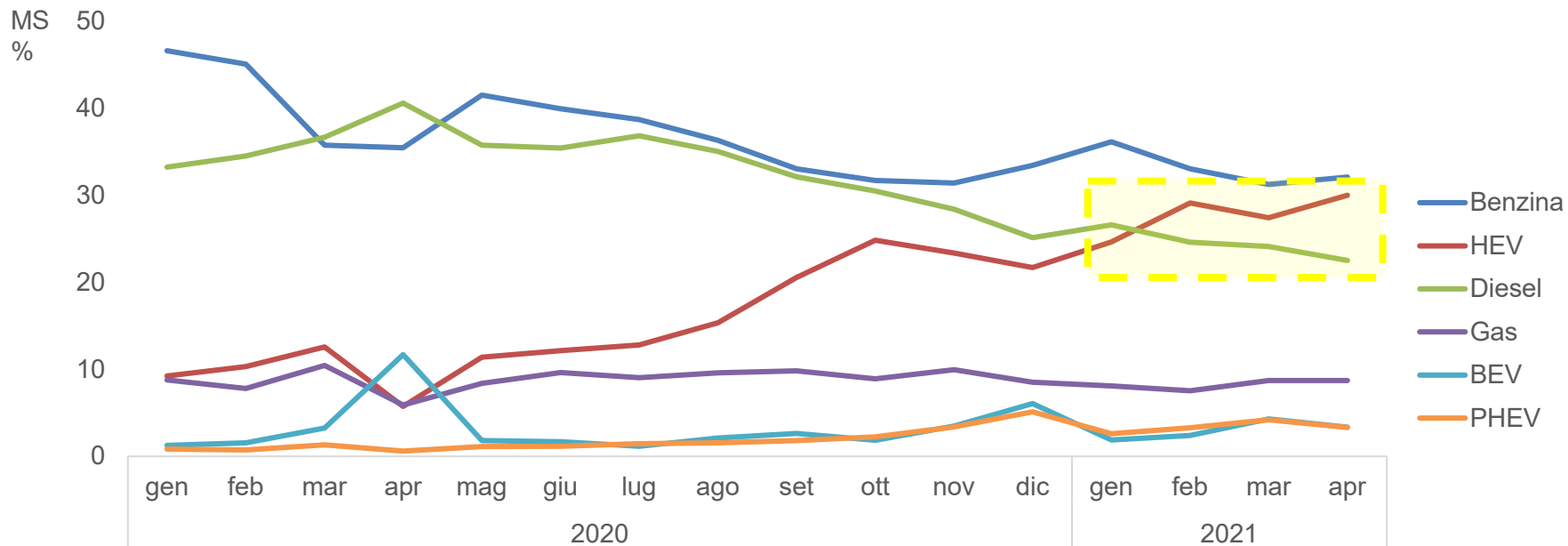
Ripresa nel secondo semestre dovuta sia agli incentivi che all'accelerazione produttiva delle Case auto europee in previsione di possibili nuovi lockdown

Produzione autovetture PHEV, BEV e Ibride in Italia



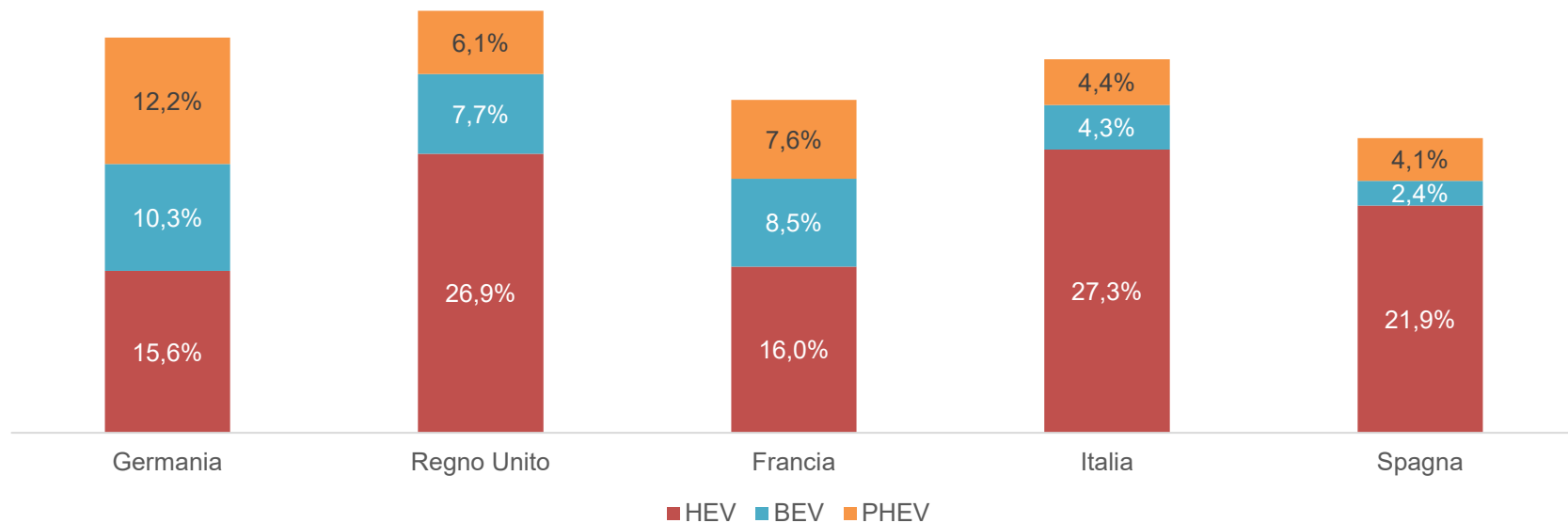
* Stima ANFIA su dati provvisionali

La transizione tecnologica in Italia è avviata



A febbraio 2021 le autovetture ibride superano per quota di mercato quelle diesel

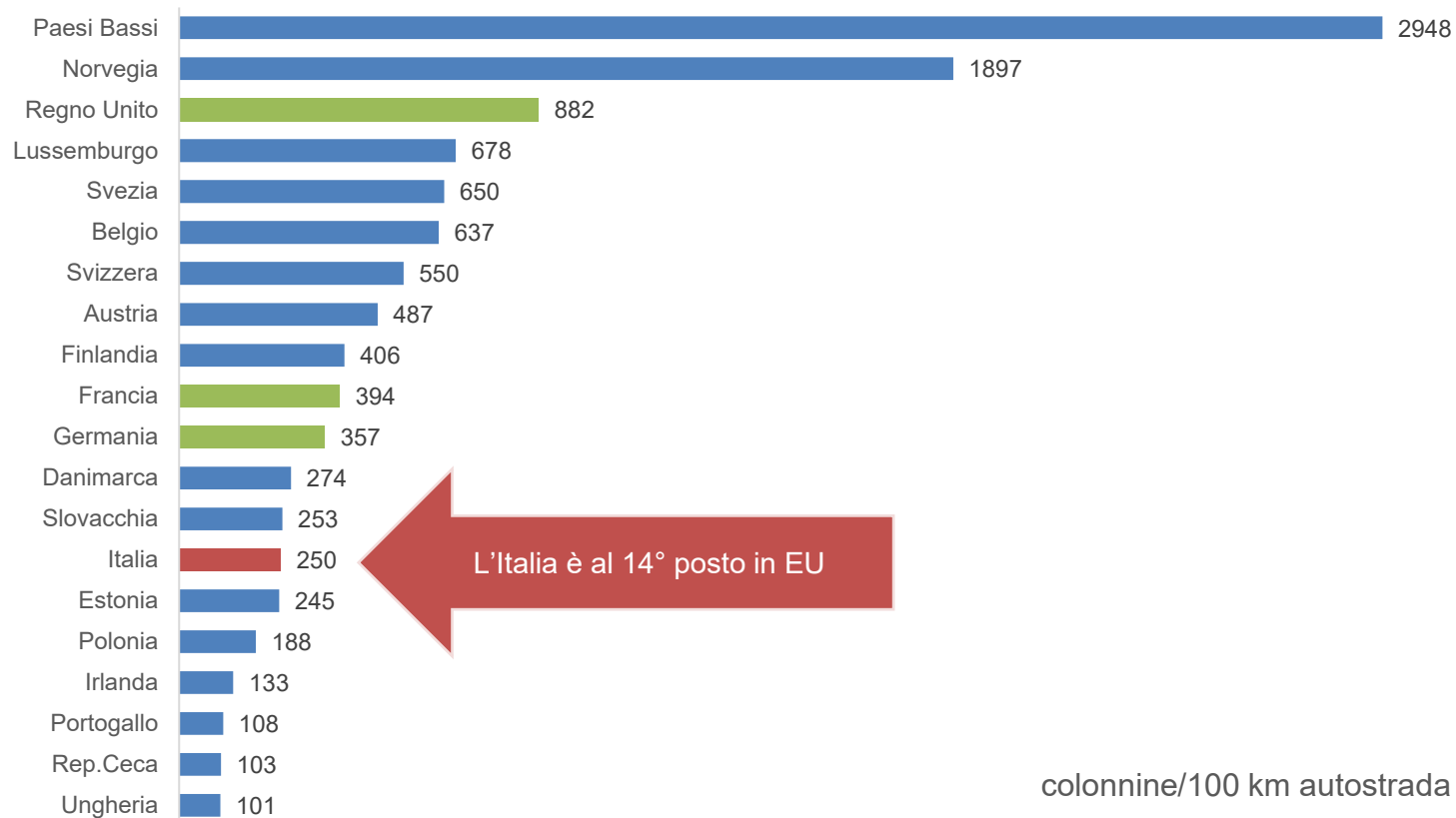
Il confronto con i major markets europei



MS % marzo 2021




L'Italia è il primo paese per quota di autovetture ibride, ma su PHEV e BEV fatica a crescere

Le infrastrutture di ricarica – Top20 UE+EFTA+UK



colonnine/100 km autostrada

Riduzione delle emissioni di CO2: i regolamenti UE

	2020	2025	2030
	95 g/km (-40% vs. 2007)	-15%	-37,5%
	147 g/km (-30% vs. 2007)	-15%	-31%
		-15% sui livelli 2019	-30% sui livelli 2019

Green Deal e pacchetto Fit for 55



European Commission* Fit for 55

porta gli obiettivi del 2030 al **55%** rispetto ai livelli del 1990, dall'attuale target di emissioni (-40%)

Si inaspriscono gli obiettivi di emissione di CO₂ per le Passenger Cars e per gli LCV



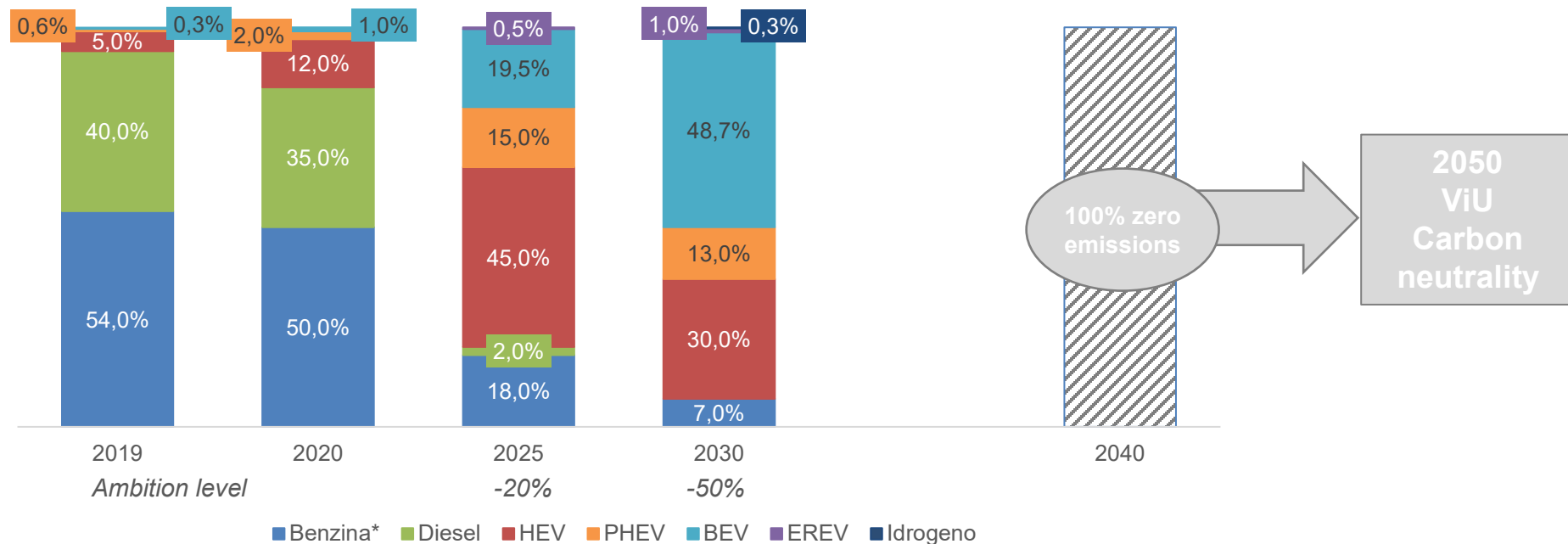
Proposta attuale: -20% entro il 2025 and -50% entro il 2030 per PC e LCV rispetto ai valori del 2021 per spingere ulteriormente la mobilità elettrica



Decarbonizzazione completa del parco circolante nel 2050
dopo uno scenario intermedio nel 2040

* The EU Commission prepared an inception impact assessment (roadmap) for the update of the CO₂ emission performance standards, on which a **public consultation to which ANFIA participated** was held from 13 November 2020 to 5 February 2021.

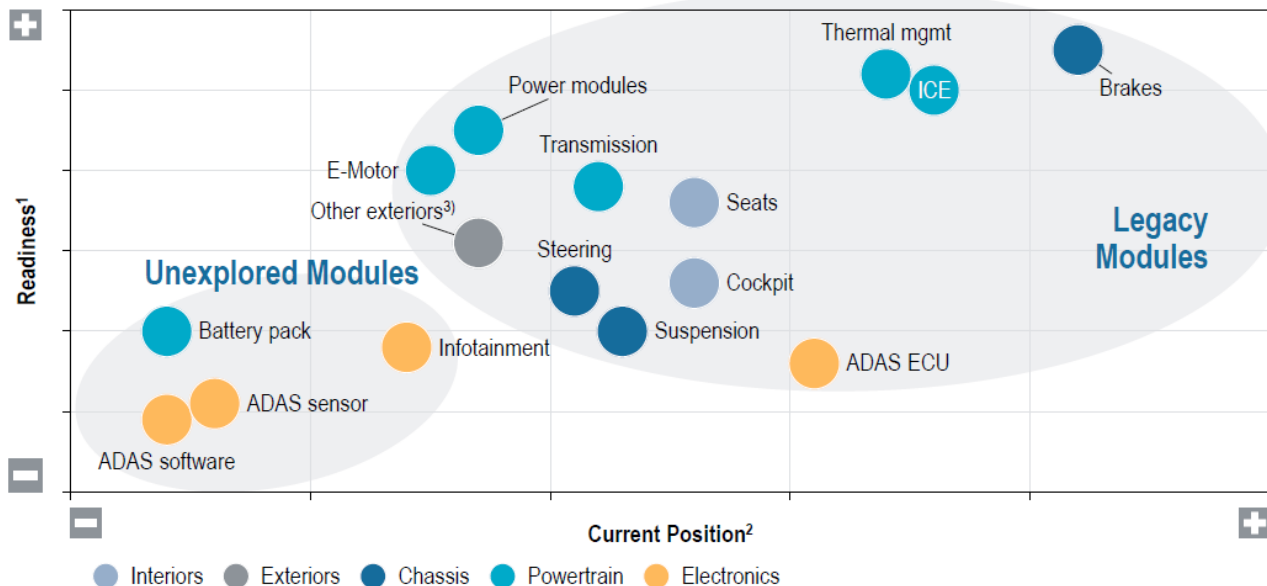
Riduzione delle emissioni di CO2: il regolamento UE



Per avere un parco circolante a zero-emissioni nel 2050, l'industria deve anticipare i tempi

Elettrificazione e guida autonoma: il posizionamento della filiera italiana

High potential modules – Current fit for the Italian industry



1) Based on investments in the module (e.g. R&D) and availability of skills; 2) Based on current production and Italian market share in Europe; 3) Incl. BIW, lighting, lock system and windows

Azioni necessarie

Moduli tradizionali

Integrare l'expertise riconosciuta nella meccanica con le skill dell'elettronica

Favorire l'aggregazione

Fare leva sull'attitudine italiana nel problem solving e nell'heritage per offrire soluzioni di nicchia

Moduli Innovativi

Attrarre investimenti esteri di leader tecnologici globali

Favorire l'acquisizione di tecnologie in Paesi ad alta intensità di innovazione e scarsa manifattura (es. Israele)

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 (in Europa)

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

2030: a rischio 28.000 posti di lavoro diretti in Germania, Francia, Italia, Spagna e Slovacchia: Ca. 2% degli addetti dei 5 paesi (70% della produzione europea)

Studio Fraunhofer Institute svolto per conto di IG Metall
2019

Studio CAR Univ. Duisburg / European Climate Foundation
2021

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Corso Galileo Ferraris, 61 – 10128 Torino

Tel.: +39 011 55 46 505

Mail: anfia@anfia.it

Viale Pasteur, 10 - 00144 Roma

tel. +39 06 54221493

Mail: anfia.roma@anfia.it

www.anfia.it



@Anfia_it



Associazione Nazionale
Filiera Industria Automobilistica



[anfiatube](https://www.youtube.com/anfiatube)