

# 1 Scenari globali dell'industria automotive

Marisa Saglietto

(Responsabile Area Statistica, ANFIA, Torino, Italia)

**Sommario** 1.1 L'economia mondiale. – 1.1.1 Il petrolio. – 1.1.2 Il commercio mondiale. – 1.2 L'industria automotive mondiale. – 1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli. – 1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli. – 1.2.3 COVID-19 e l'industria automotive nel 2020. – 1.3 L'economia italiana. – 1.4 L'industria automotive italiana. – 1.4.1 La produzione industriale del settore automotive. – 1.4.2 La produzione di autoveicoli in volumi. – 1.4.3 Il trade autoveicoli. – 1.4.4 Il trade componenti. – 1.4.5 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati.

## 1.1 L'economia mondiale

Ad ottobre 2020, il Fondo Monetario Internazionale (FMI) conferma per il 2019 una crescita mondiale contenuta a +2,8%, la più bassa dal 2009, conseguenza di un indebolimento iniziato nella seconda metà del 2018, che ha chiuso a +3,5%, dopo il picco di +3,8% nel 2017. Nel quarto trimestre 2019 si evidenziano elementi di stabilizzazione: il clima di fiducia delle imprese cessa di deteriorarsi, anche se rimane nel complesso pessimista. Una situazione completamente ribaltata si determina ad inizio 2020 con lo scoppio della pandemia di COVID-19, diffusa inizialmente in Cina e dilagata progressivamente in tutto il mondo. L'emergenza sanitaria che ne è scaturita ha messo a nudo i limiti delle attività di previsione e prevenzione dei rischi e della gestione delle emergenze nei vari Paesi del mondo. Le misure messe in campo per limitare la diffusione del contagio tra la popolazione e proteggere vite umane, come la chiusura degli stabilimenti produttivi e dei servizi non essenziali, la limitazione degli spostamenti e il distanziamento fisico, hanno determinato, sotto il profilo economico, una caduta della produzione industriale, degli ordinativi, del fatturato e del commercio estero nei Paesi colpiti, con impatti notevoli su logistica e trasporti, occupazione e consumi. Questa crisi viene principalmente affrontata in due fasi: una fase di contenimento e stabilizzazione seguita dalla fase di recupero. Tuttavia, la crisi economica e sociale, conseguente soprattutto alle misure adottate, non ha eguali per incertezza e durata, e l'attività di stimolo per superarla risulta molto impegnativa.

A metà ottobre si contano globalmente 37,3mln di contagiati confermati e 1,07mln di morti (dati OMS), di cui 589mila vittime nel continente americano e 247mila in quello europeo in costante aumento. Permane una notevole incertezza sull'evoluzione della pandemia e sulla disponibilità di

un vaccino a breve, sulla capacità degli Stati di adeguare i sistemi sanitari per far fronte ad un eventuale ricaduta emergenziale e a shock futuri, sulle ricadute macroeconomiche e sulle tensioni associate in campo finanziario, nei mercati delle materie prime e nel mantenimento dell'occupazione. Mediante misure fiscali, monetarie e finanziarie, i Governi sono impegnati a sostenere famiglie e imprese colpite dalla crisi, creando uno status resiliente e permettendo la ripresa.

**Tabella 1.1** PIL, variazioni percentuali annuali (2018-21)

variazioni % a/a	2018	2019	Proiezioni	
			2020F	2021F
<b>PIL MONDO</b>	<b>3,5</b>	<b>2,8</b>	<b>-4,4</b>	<b>5,2</b>
<b>Paesi avanzati</b>	2,2	1,7	-5,8	3,9
<b>Area Euro</b>	<b>1,8</b>	<b>1,3</b>	<b>-8,3</b>	<b>5,2</b>
Regno Unito	1,3	1,5	-9,8	5,9
Giappone	0,3	0,7	-5,3	2,3
Stati Uniti	3,0	2,2	-4,3	3,1
Canada	2,0	1,7	-7,1	5,2
<b>Paesi emergenti e in via di sviluppo</b>	<b>4,5</b>	<b>3,7</b>	<b>-3,3</b>	<b>6,0</b>
Brasile	1,3	1,1	-5,8	2,8
Cina	6,7	6,1	1,9	8,2
India	6,1	4,2	-10,3	8,8
Russia	2,5	1,3	-4,1	2,8
Messico	2,2	-0,3	-9,0	3,5
<b>Mena</b>	<b>2,1</b>	<b>1,4</b>	<b>-4,1</b>	<b>3,0</b>
<b>Africa Sub-Sahariana</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>	<b>-3,0</b>	<b>3,1</b>
Nigeria	1,9	2,2	-4,3	1,7
Sud Africa	0,8	0,2	-8,0	3,0

Fonte: FMI - World Economic Outlook, ottobre 2020

Secondo le rilevazioni del FMI, nel 2019 le economie avanzate valgono il 43% del PIL mondiale, il 63% delle esportazioni globali di beni e servizi e il 14% della popolazione mondiale, mentre i Paesi emergenti e in via di sviluppo valgono il 57% del PIL mondiale, il 37% dell'export di beni e servizi e l'86% della popolazione mondiale.

A livello globale, la Cina da sola vale il 17,4% del PIL, il 10,8% dell'export e il 18,5% della popolazione. Dopo un rallentamento del manufacturing iniziato nel 2018, l'economia cinese registra una crescita economica del 6,1% nel 2019. La Cina è il primo Paese che denuncia la presenza di un focolaio di polmonite ad eziologia non nota a fine 2019, identificando un nuovo coronavirus a gennaio 2020, denominato dall'OMS COVID-19. Wuhan, città di oltre 11mln di abitanti nella regione di Hubei e primo

focolaio del contagio, vive ben 76 giorni di *lockdown* (protocollo d'emergenza che impedisce alle persone di entrare o uscire da un determinato luogo per la loro sicurezza). La chiusura degli stabilimenti produttivi determina un effetto domino nel mondo con interruzioni delle *supply chain*, contraccolpi già sperimentati con la catastrofe nucleare di Fukushima in Giappone, avvenuta nel marzo del 2011. Questa crisi ha rimesso in luce la fragilità del sistema e le debolezze dell'approccio *just-in-time* che riduce al minimo l'accumulo sia di materie prime che di prodotti finiti in magazzino e dunque gli elementi di rischio e di vulnerabilità dell'attuale *supply chain* richiedono di essere rivisti, dal momento che ogni nuova *disruption* è capace di metterne a repentaglio la sopravvivenza.

Tornando all'impatto di COVID-19, sull'economia cinese si registra un risultato pesantemente negativo nel 1° trimestre 2020, -6,8% su base annua e -9,8% rispetto ai tre mesi precedenti, poi il PIL rimbalza nel secondo trimestre del 2020 e segna una crescita del 3,2% su base annua e dell'11,5% rispetto ai tre mesi precedenti. Secondo le stime del FMI per l'intero anno 2020, la Cina è l'unico Paese a mantenere un dato positivo di crescita economica, +1,9%, anche se di molto inferiore al dato medio del 6% degli ultimi anni.

Il nuovo virus fa il giro del mondo: lo spostamento di persone e merci è causa immediata di diffusione dell'epidemia, che si propaga nei Paesi asiatici e poi nei Paesi europei e in Nord America, dove vengono applicate le stesse misure di contenimento della diffusione del contagio.

Il *next new normal*, che si sta configurando dopo il lockdown, considera diversi fattori che stanno alla base della *risk strategy* necessaria alle aziende: provvedimenti istituzionali di politica fiscale e monetaria, *remote working*, *supply chain revolution*, *e-commerce*, *IT infrastructure*, *cyber risk*, valore di impatto sociale etc. (fonte: Deloitte).

Nel 2019 il Giappone recupera leggermente sulla bassa crescita del 2018 a +0,7%, mentre India e Paesi ASEAN registrano crescite del PIL rispettivamente del 4,2% e del 4,9%, comunque al di sotto delle previsioni attese.

Per il 2020, a seguito della crisi sanitaria, le proiezioni del FMI stimano una caduta del PIL a -5,3% per il Giappone, a -10,3% per India e a -3,4% per ASEAN.

Nel 2019, nell'area dei Paesi aderenti all'accordo di libero scambio, denominato USMCA, l'economia cresce del 2,2% negli Stati Uniti (la performance più debole dal 2016), dell'1,7% in Canada e diminuisce dello 0,3% in Messico. Nel 2019, l'espansione dell'economia in USA, sostenuta dai consumi e dall'export, ma non dagli investimenti, procede a passo moderato anche se in frenata. La Banca centrale americana (Fed) ha giudicato l'espansione, giunta all'undicesimo anno consecutivo, la più lunga nella storia, mentre le aspettative sono un proseguimento 'moderato', in un contesto che manifesta evidenti segni di disuguaglianza sociale, deboli redditi e bassi salari per i lavoratori meno qualificati.

Gli Stati Uniti sono il Paese più colpito dalla pandemia, si contano a metà ottobre oltre 7,6mln di contagi e quasi 213mila decessi. Il crollo del PIL nel secondo trimestre dell'anno non ha precedenti dal 1947: -32,9% sul primo trimestre, già in calo del 5% sul trimestre precedente. Ad aprile l'economia americana registra una pesante contrazione dell'occupazione e un aumento della disoccupazione passata dal 4,4% di marzo al 14,7% di aprile. Dal mese di maggio si assiste ad un lento e progressivo recupero dell'occupazione e ad una diminuzione della disoccupazione. Intanto la Fed rivede la sua politica monetaria e apre alla possibilità di lasciare i tassi bassi anche se l'inflazione supera il 2% (valore non più fisso, ma media), allo scopo di sostenere il mercato del lavoro. Verosimilmente significa che i tassi di prestito per le famiglie e le imprese resteranno, molto probabilmente, bassi anche nei prossimi anni. Nel 2020 la stima sul PIL per gli Stati Uniti è a -4,3%, per il Canada a -7,1% e per il Messico a -9%.

Il 3 novembre 2020 si sono tenute le elezioni presidenziali, in un clima di forte tensione politica.

Sul fronte europeo, l'economia registra una crescita nel 2019 dell'1,5% e dell'1,3% nell'Area Euro, penalizzata soprattutto dal forte indebolimento di Germania (+0,6%) e Italia (+0,3%).

In Germania si assiste ad una contrazione della produzione industriale e dell'export per effetto del rallentamento dell'economia cinese e per le forti tensioni commerciali conseguenti alla politica commerciale dell'Amministrazione USA, indirizzata a proteggere la produzione nazionale e a ridurre la dipendenza dalle importazioni (soprattutto dalla Cina, per impedire che una 'concorrenza sleale' su molti piani consenta al più grande Paese asiatico di conquistare la leadership tecnologica mondiale).

In Unione Europea la produzione industriale, in ripresa dall'anno 2014, ha chiuso il 2017 a +3,3% (+3% nell'Area Euro). Tuttavia, nella seconda metà del 2018 si assiste ad un rallentamento dell'attività industriale e gli ultimi due mesi dell'anno evidenziano una brusca frenata, con i cali tendenziali di novembre dell'1,9% e di dicembre del 2,7%. Nel 2019 continua il rallentamento dell'attività industriale, a cui ha contribuito la frenata della produzione automobilistica nei major markets europei.

Il manufacturing chiude il 2019 a -0,8% in UE e a -1,2% nell'Area Euro, con il calo più significativo per la Germania, -4,3%.

In avvio del 2020 l'attività industriale europea mantiene il segno negativo nei primi 2 due mesi dell'anno (-1,6% a gennaio e a febbraio). A marzo esplose l'emergenza COVID-19 in Italia, che si diffonde in Spagna, Francia e nel resto d'Europa.

Per prevenire la diffusione della pandemia di COVID-19, gli Stati membri dell'UE adottano un'ampia varietà di misure restrittive, che hanno in generale un effetto negativo sulla domanda e sulla produzione industriale in molte aree. Nel marzo 2020, la produzione industriale nell'UE dimi-

nuisce del 10,6% rispetto a febbraio 2020 e del 12,1% rispetto a marzo 2019. Il calo continua ad aprile 2020, quando la produzione industriale dell'UE diminuisce del 18,2% rispetto a marzo 2020 e del 27,7% rispetto ad aprile 2019. Analizzando le diverse industrie, quella con il maggior calo della produzione nei mesi di marzo e aprile 2020 è l'industria dell'auto. Nel mese di maggio le attività ripartono un po' ovunque e la produzione industriale europea registra un recupero congiunturale dell'11,5% e un decremento tendenziale del 20,1%. A giugno continua la ripresa che resta inevitabilmente lenta, con un dato congiunturale positivo del 9,6% e un decremento tendenziale a -11,3% e a luglio con una crescita del 4,1% su giugno e una flessione del 7,3% su luglio 2019.

Per i major market europei, a gennaio-luglio 2020 la produzione industriale risulta in calo su base annua del 13,6% in Germania, del 14,4% in Francia, del 16,8% in Italia, del 13,8% in Spagna, del 5,6% in Polonia e, fuori dall'UE, del 10,1% nel Regno Unito.

Si assiste ad un crollo dei consumi di beni durevoli, ad una tenuta dei beni alimentari e ad un aumento dei prodotti farmaceutici e, soprattutto a livello distributivo, cresce moltissimo l'e-commerce (+26% la stima per l'Italia nel 2020) e si riscopre il commercio di prossimità, con un impatto notevole sulla filiera logistica, stressata dalla necessità di approvvigionare beni e servizi di prima necessità, gestendo non solo i tradizionali canali distributivi, ma soprattutto l'acquisto parcellizzato della domanda di breve termine, spostatasi significativamente online e sull'autotrasporto, che ha avuto un ruolo cruciale assicurando quelle dinamiche distributive essenziali nella vita quotidiana.

Questa crisi rappresenta anche una grande opportunità per ripensare il modello di *supply chain* e accelerare sulla digitalizzazione dei processi, sfruttando a pieno l'automazione e l'adozione pervasiva di nuove soluzioni digitali intelligenti, che implicano un orientamento al cambiamento da parte delle aziende e nuove competenze e figure professionali emergenti.

L'UE e i suoi Stati membri hanno adottato misure per ridurre al minimo le ricadute della pandemia di COVID-19 sull'economia, provvedendo ad immediati interventi per mobilitare il bilancio dell'UE e consentire la massima flessibilità nell'applicazione delle norme in materia di bilancio e di aiuti di Stato. È apparso subito urgente attuare un piano per la ripresa a lungo termine riguardante il bilancio dell'UE per il periodo 2021-27: un pacchetto articolato di 1.824,3mld di € che combina il quadro finanziario pluriennale (QFP per 1.074,3mld di €) con uno sforzo straordinario per la ripresa, Next Generation EU (750mld di €), e che si aggiunge ai 540mld di € di fondi già disponibili per le tre reti di sicurezza (per i lavoratori, le imprese e gli Stati membri). Il pacchetto aiuterà l'UE a ripartire dopo la pandemia di COVID-19 e sosterrà gli investimenti nella transizione verde e in quella digitale.

Il 25 settembre 2020 il Consiglio europeo ha approvato un sostegno finanziario pari a 87,4mld di € a favore di 16 Stati membri nel quadro dello

strumento UE di sostegno temporaneo per attenuare i rischi di disoccupazione nello stato di emergenza (SURE). Lo strumento serve ad aiutare le persone a mantenere il posto di lavoro durante la crisi, erogando agli Stati membri prestiti a condizioni favorevoli, fino a un totale di 100mld di €. I fondi copriranno una parte dei costi legati alla creazione o all'estensione di regimi nazionali di riduzione dell'orario lavorativo.

**Tabella 1.2** PIL UE27, variazioni percentuali annuali (2018-21)

variazioni % a/a	2018	2019	Proiezioni	
			2020F	2021F
<b>PIL UE</b>	<b>2,1</b>	<b>1,5</b>	<b>-8,3</b>	<b>5,8</b>
<b>Area Euro</b>	1,9	1,3	-8,7	6,1
Germania	1,5	0,6	-6,3	5,3
Francia	1,8	1,5	-10,6	7,6
<b>Italia</b>	<b>0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>-11,2</b>	<b>6,1</b>
Spagna	2,4	2,0	-10,9	7,1
Polonia	5,3	4,1	-4,6	4,3

Fonte: Summer 2020 Forecast, European Commission

**Tabella 1.3** Produzione industriale UE27, variazioni percentuali annuali (2018-21)

variazioni % a/a	2017	2018	2019	gen/luglio 20/19
<b>UE27</b>	<b>3,3</b>	<b>1,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>...</b>
<b>Area Euro</b>	<b>3,0</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,2</b>	<b>...</b>
Germania	3,4	1,0	-4,3	-13,6
Francia	2,4	0,3	0,5	-14,4
<b>Italia</b>	<b>3,6</b>	<b>0,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-16,8</b>
Spagna	3,2	0,4	0,6	-13,8
Polonia	6,9	5,7	4,4	-5,6
<b>UK</b>	<b>2,5</b>	<b>0,3</b>	<b>-1,0</b>	<b>-10,1</b>

Fonte: Eurostat, elaborazione 2020-09-30

Il Regno Unito ha lasciato l'Unione Europea il 31 gennaio 2020 a mezzanotte con l'entrata in vigore dell'accordo di recesso. Il primo ciclo di negoziati sul futuro partenariato tra UE e UK si è svolto a Bruxelles il 2 marzo 2020, con un secondo appuntamento a giugno e uno a settembre il cui esito è ancora molto incerto e non esclude la mancanza di un accordo (*no deal*), sostenuta dal premier inglese.

Nel 2019 l'economia è cresciuta dell'1,5%, ma la gestione dell'emergenza sanitaria da COVID-19 è risultata piuttosto critica (a metà ottobre 2020: 591mila contagiati confermati e quasi 43mila morti, dati OMS),

l'attività economica per il 2020 è prevista cedere il 9,8% rispetto al 2019 (FMI, ottobre 2020).

I tassi di notifica dei casi COVID-19 sono aumentati costantemente in tutta l'UE/SEE e nel Regno Unito da agosto 2020, ma non hanno il medesimo impatto in tutti i Paesi. In diverse aree l'aumento osservato è correlato all'aumento dei tassi di test e all'intensa trasmissione tra gli individui tra i 15 e i 49 anni di età, mentre la maggior parte dei rilevamenti riguarda casi lievi o asintomatici. Tuttavia, in altri Paesi, l'aumento coincide con tassi di notifica elevati o in aumento nelle persone anziane e, di conseguenza, è presente una percentuale maggiore di casi ospedalizzati e gravi.

### 1.1.1 Il petrolio

Nel 2018, il prezzo medio del petrolio (media dei prezzi WTI, Brent, Dubai) è sceso a 68,3 US\$ al barile da 52,8 US\$ del 2017. Dopo un quarto trimestre 2018 in calo (64 US\$ al barile), l'andamento dei prezzi è proseguito in diminuzione nel 2019, che ha chiuso a 61,4 US\$. Ad aprile 2020, il prezzo medio del petrolio è notevolmente calato, fino a raggiungere 21,2 US\$ al barile, per poi risalire, a maggio a 30,4 US\$, a giugno a 39,5 US\$ e, a luglio a 42,1 US\$ al barile. Le previsioni del FMI di ottobre 2020 stimano una contrazione del prezzo medio del petrolio del 32% nel 2020 e un recupero del 12% nel 2021. Nonostante i tagli operati dall'Opec+, le giacenze pesano su un mercato in difficoltà a trovare un equilibrio, tra effetti pandemici e incertezze sul recupero della domanda.

In questo contesto, secondo l'ultimo rapporto del Centro Europa Ricerche (CER), gli acquisti cinesi diventano sempre più importanti per gli equilibri del mercato petrolifero mondiale. La Cina si approvvigiona anzitutto di greggio saudita e russo, rappresentando un elemento di garanzia per l'intera Opec+.

**Tabella 1.4** Prezzo del petrolio, US\$ al barile (2018-21)

variazioni % a/a	2018	2019	2020F	2021F
Prezzo petrolio (media dei prezzi Brent, Dubai e WTI)	US\$ 68,3	US\$ 61,4	US\$ 41,69	US\$ 46,70

Fonte: FMI - World Economic Outlook, ottobre 2020

### 1.1.2 Il commercio mondiale

All'indebolimento della domanda globale e alla frenata del manufacturing è corrisposto un brusco rallentamento del commercio mondiale, la cui crescita è passata dal picco del 5,6% nel 2017 al 3,9% nel 2018 e, contro ogni previsione, solo all'1% del 2019.

Nel 2020 il trade mondiale subisce un forte rallentamento degli scambi dovuto allo shock sia sulla produzione sia sulla domanda di beni e servizi. Le proiezioni del FMI stimano una contrazione per l'intero 2020 a -10,4% e poi un recupero a +8,3% nel 2021.

Area Euro, Cina e USA sono i maggiori protagonisti del commercio mondiale di beni e servizi con quote rispettivamente del 26,3%, 10,8% e 10,3%, e insieme valgono quasi la metà degli scambi complessivi. Il peso delle catene del valore negli ultimi venti anni è cresciuto moltissimo, di conseguenza è cresciuta l'interdipendenza tra Paesi, visto che la maggior parte degli scambi avvengono proprio all'interno delle catene globali di valore. Già con la catastrofe di Fukushima in Giappone, che aveva causato l'interruzione delle catene di fornitura dei produttori giapponesi nel mondo, era emersa la necessità di 'accorciare' le catene del valore, riportando 'vicino a casa' alcune produzioni delocalizzate all'estero e ripensando il modello organizzativo della *supply chain* senza rinunciare ai vantaggi ottenuti dal modello attuale.

Le tensioni commerciali che hanno caratterizzato le relazioni tra USA e Cina, a partire da marzo 2018, non sono state ancora superate, anzi, nuovi fronti si sono aperti sulle app e le tecnologie digitali cinesi.

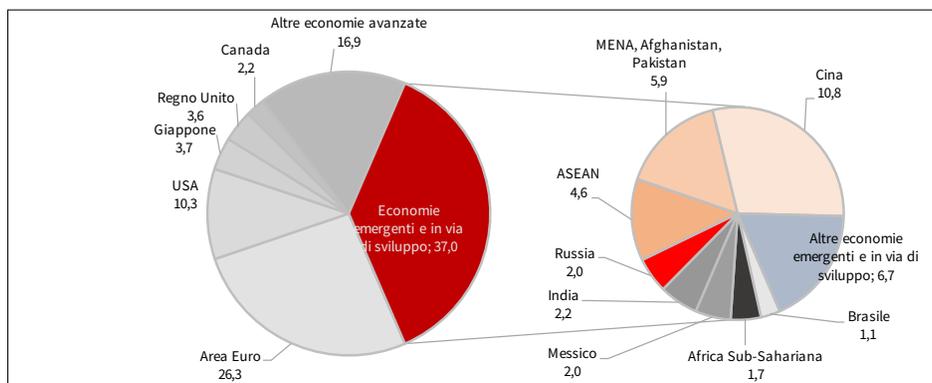
Sul fronte europeo, ad agosto, gli USA hanno rinviato, infatti, il minacciato aumento dei dazi su 7,5mld di US\$ di merci europee; le tariffe restano al 15% per i prodotti aeronautici e al 25% per tutti gli altri.

**Tabella 1.5** Commercio mondiale, variazioni percentuali annuali (2018-21)

variazioni % a/a	2018	2019	2020F	2021F
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	3,9	1,0	-10,4	8,3

Fonte: FMI - World Economic Outlook, ottobre 2020

**Figura 1.1** Esportazioni mondiali di beni e servizi, in % (2019)



Fonte: FMI - World Economic Outlook, ottobre 2020

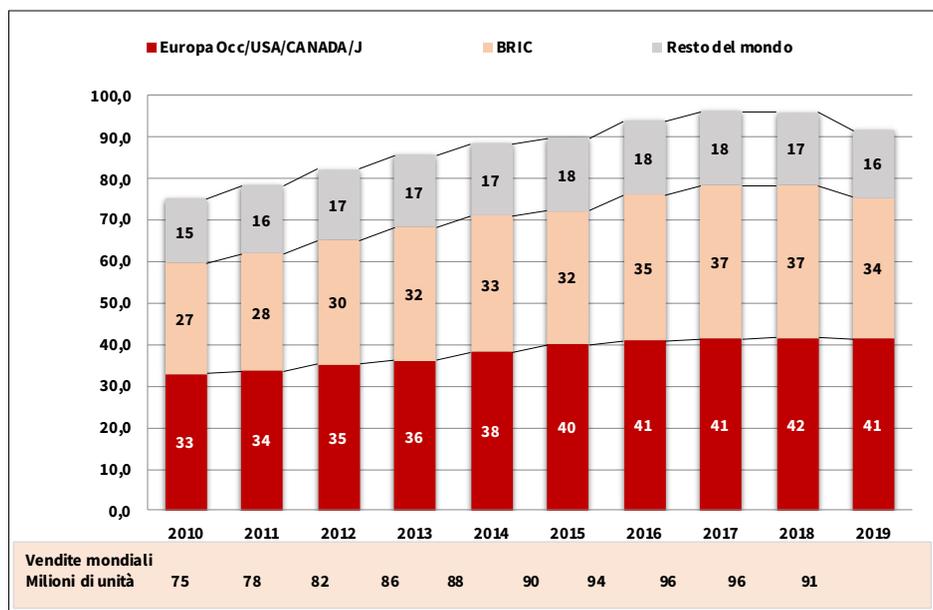
## 1.2 L'industria automotive mondiale

### 1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

Nel 2019 sono stati venduti 91,5mln di autoveicoli (-4,5% sul 2018), oltre 4,3mln in meno rispetto al 2018, di cui 3,7mln nel continente asiatico. L'andamento delle vendite mondiali è stato contrassegnato soprattutto dalle flessioni del mercato degli autoveicoli in Cina, -8,1%, che segue quella precedente del 3% nel 2018, e in India (-13,3%).

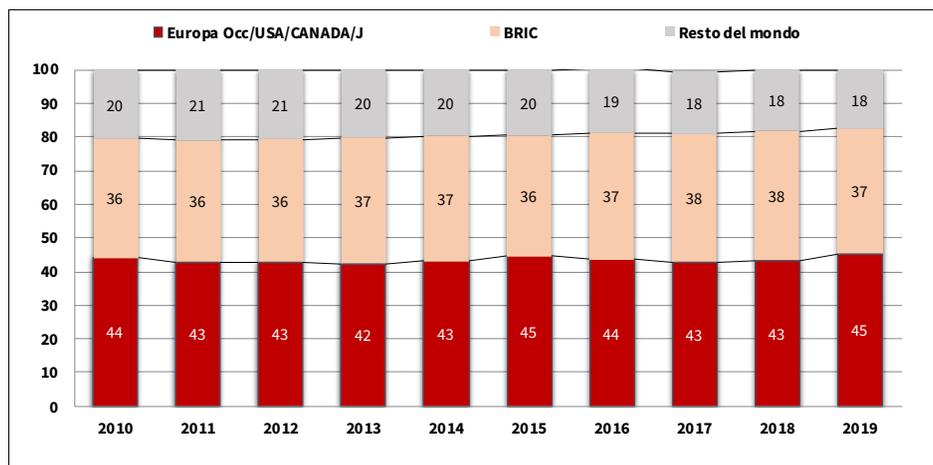
Nell'ultimo decennio le vendite di autoveicoli sono passate da quasi 75mln nel 2010 a 96mln nel 2017, con una crescita del 28%, pari a 21mln di nuovi autoveicoli, poi il mercato è sceso a 95,8mln nel 2018 e a 91,5mln nel 2019. Nel decennio il contributo all'incremento della domanda (16,4mln) è da imputare per il 45% ai Paesi BRIC, per il 51% ai mercati tradizionali di Europa Occidentale, USA/Canada e Giappone e per il 4% al resto del mondo.

**Figura 1.2** Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, in mln di unità



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

**Figura 1.3** Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica, in % sul totale mondo



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

I Paesi cosiddetti BRIC (Brasile, Russia, India e Cina) o emergenti rappresentavano dieci anni fa il 36% della domanda globale di autoveicoli con 27mln di autoveicoli venduti e nel 2019 il 37% con 34mln, grazie soprattutto alla crescita del mercato più grande del mondo, la Cina, che ha raggiunto nell'ultimo anno 25,7mln di nuove immatricolazioni, pari al 28% del totale mondiale; l'incremento medio annuale dei volumi è stato del 4%.

**I mercati tradizionali dell'Europa Occidentale, USA/Canada e Giappone, incrementando i volumi di oltre 8mln di autoveicoli in dieci anni, hanno conquistato 1 punto, passando dal 44% di quota nel 2010 al 45% nel 2019.**

Il resto del mondo vale 17,5mln di vendite, 2,1mln in più del 2010, con una quota del 18% (2 punti in meno rispetto al 2010).

Nel 2019 la domanda globale di autovetture è pari a 64,27mln di unità (-6,4% sui volumi del 2018), mentre la domanda di veicoli commerciali e industriali è di 27,22mln (+0,2%). La stima di ANFIA dei light vehicles è di 88,98mln (-4,4%).

La domanda di autoveicoli in **UE-EFTA**, dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014 e nel 2019 conta 18,45mln di unità (+1,4% sul 2018) e vale il 20% del mercato globale degli autoveicoli. I volumi 2019 sono inferiori a quelli record del 2007 per 470.000 autoveicoli. Il mercato europeo ha riguardato 15,81mln di autovetture (+1,2% sul 2018 e il 24,6% della domanda globale) e 2,64mln di veicoli commerciali e industriali (+2,5% sul 2018 e il 9,7% della domanda globale).

**Tabella 1.6** UE-EFTA, Immatricolazioni di autoveicoli, mln di unità e variazioni % (2007-19)

<b>volumi</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Autovetture	16,14	14,91	14,54	13,83	13,64	12,57	12,35	13,03	14,23	15,16	15,64	15,63	15,81
Veicoli Comm. & Ind.	2,77	2,53	1,71	1,84	2,02	1,78	1,80	1,93	2,17	2,42	2,49	2,57	2,64
Totale	18,92	17,44	16,24	15,67	15,66	14,35	14,14	14,96	16,40	17,58	18,13	18,20	18,45
<b>var. %</b>		<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Autovetture		-7,6	-2,5	-4,9	-1,4	-7,9	-1,8	5,5	9,2	6,6	3,1	-0,0	1,2
Veicoli Comm. & Ind.		-9,0	-32,4	8,0	9,8	-11,9	0,8	7,4	12,6	11,4	3,1	3,2	2,5
Totale		-7,8	-6,8	-3,5	-0,0	-8,4	-1,5	5,8	9,7	7,2	3,1	0,4	1,4

Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Con 15,8mln di nuove auto immatricolate, il 2019 risulta inferiore ai volumi record del 2007 del 2%, pari a 327mila auto in meno. Gli ultimi quattro anni hanno registrato volumi superiori a 15mln di nuove registrazioni. La movimentazione delle autovetture non ha determinato, tuttavia, un deciso svecchiamento del parco, che, anzi, è passato da un'età media di 10,4 anni

nel 2013 a 11,1 anni nel 2017. Nel 2018 l'età si abbassa leggermente a 10,8, con un'anzianità decisamente più alta per i Paesi nuovi membri (da 16,9 anni della Lituania a 13,9 della Slovacchia).

L'andamento delle vendite nel 2019 è stato contrassegnato da una flessione del 3,1% nella prima metà dell'anno e un recupero del 2,5% nella seconda metà. Questo risultato è da imputare all'andamento del mercato del 2018, contrassegnato dall'applicazione della regolamentazione sulla misurazione delle emissioni attraverso la certificazione WLTP, entrata in vigore per tutte le nuove auto immatricolate il 1° settembre 2018, che ha comportato un eccezionale aumento delle vendite per il mese di agosto, grazie alle vantaggiose offerte commerciali delle case, che hanno contribuito a 'consumare' le scorte di veicoli omologati con le precedenti normative, con il conseguente forte calo del mese di settembre. L'introduzione della certificazione WLTP ha continuato a produrre effetti negativi sul mercato auto anche nei mesi successivi.

Tra i major market registrano nel 2019 volumi in calo: Regno Unito (-2,4%) e Spagna (-4,8%), mentre crescono i mercati di Germania (+5%), Francia (+1,9%) e Italia (+0,3%). L'UE13 dei nuovi Paesi membri registra un aumento delle vendite del 6,2% e l'area EFTA registra volumi allineati a quelli del 2018.

**Nel 2019 cambia il mix del mercato per motorizzazione.** Si registra un calo del 13,9% delle vendite di auto diesel, un aumento del 5% delle auto a benzina e un aumento del 41% delle auto ad alimentazione alternativa, che pesano per l'11,2% del mercato. L'UE registra una crescita delle auto ad alimentazione alternativa del 43%, mentre l'EFTA del 23,5%.

**Nel 2017 le auto diesel detenevano il 44% del mercato europeo pari a 6,77mln di unità, scese a 4,76mln nel 2019, con il 30,3% di quota.**

Questa virata repentina nel mix delle vendite è la conseguenza dello scandalo Dieseldgate (falsificazione delle emissioni delle vetture munite di motore diesel vendute in USA e in Europa), che ha causato un danno reputazionale notevole all'industria dell'auto europea, scatenando una vera e propria campagna di 'demonizzazione' del diesel da parte dei media e delle istituzioni locali. Queste ultime ne hanno di conseguenza limitato o vietato la circolazione nei centri urbani.

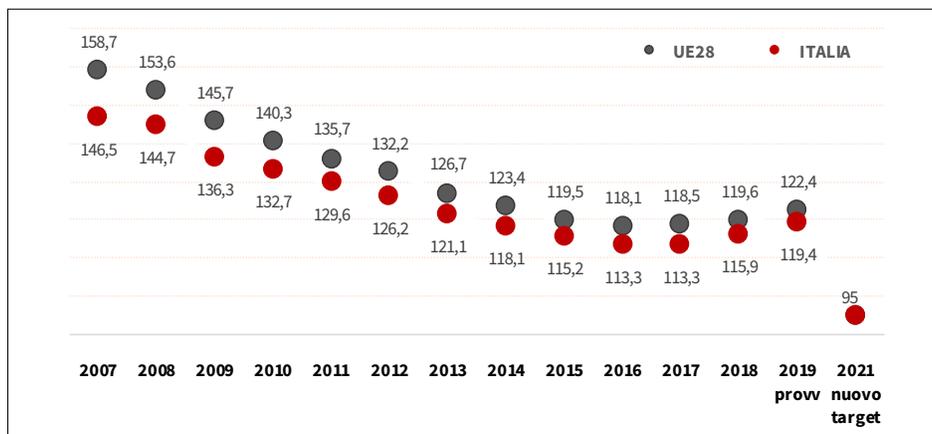
Tra i major market, le vendite di auto diesel rappresentano il 32% del mercato in Germania, con un leggero recupero dei volumi del 3,7% sul 2018, il 34% in Francia (-10,6%), il 28% in Spagna (-26%), il 25% in Regno Unito (-22%) e il 39,8% in Italia (-22%). **Gli effetti del calo della domanda di auto diesel si è concretizzato già nel 2017 con un aumento di 0,4 g/km delle emissioni medie complessive di CO<sub>2</sub> delle nuove auto vendute, a cui è seguito l'aumento di quasi 2 g/km nel 2018 e di nuovo nel 2019 di 2,8 g/km, dovuti all'aumento delle vendite di auto a benzina che hanno livelli emissivi di CO<sub>2</sub> più alti rispetto alle versioni diesel e**

**all'aumento della massa dei veicoli** (fonte: Energia europea dell'Ambiente). L'aumento delle vendite di auto ad alimentazione alternativa non è stato sufficiente a contenere l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio.

**Le case costruttrici hanno dovuto cambiare i piani strategici, il mix di produzione per alimentazione e predisporre investimenti massicci per l'elettrificazione dei veicoli. Il raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il 2020-21, ma soprattutto per il 2025-30, si presenta arduo senza un'immissione massiva di veicoli elettrici nel mercato.**

Oltre alla diffusione capillare dell'infrastruttura di ricarica sul territorio, permangono comunque altri due ordini di problemi: uno legato alla produzione di batterie, oggi in mano ai cinesi, l'altro legato alla produzione di energia da fonti rinnovabili per avvicinare allo zero il livello di inquinamento prodotto dai veicoli. La strada sembra ancora molto lunga e non priva di incognite.

**Figura 1.4** UE-ITALIA: Media emissioni CO<sub>2</sub> delle nuove autovetture immatricolate (g/km), protocollo NEDC



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche su dati EEA

Il mercato europeo dell'auto è fortemente guidato dalla domanda domestica e nonostante il rallentamento dell'economia, ha chiuso l'anno in positivo.

Sempre nell'area considerata, per il comparto dei veicoli commerciali leggeri (VCL) e industriali, si registra nel 2019 un aumento del 2,5%, con 2,64mln di unità (circa il 10% di quota nel mondo), così ripartite: 2,19mln VCL (+2,8%), 401mila autocarri (+0,9%) e 46mila autobus (+4,9%). Il mercato più grande del comparto è quello francese con oltre 541mila nuove registrazioni, seguito da quelli di Regno Unito (431mila), Germania (409mila), Spagna (243mila) e Italia (215mila).

Fuori dall'UE/EFTA, le vendite di autoveicoli diminuiscono in Russia (-2,3%) e in Turchia, dove il mercato precipita a 492mila nuove immatricolazioni, con una perdita del 23% rispetto ai volumi del 2018, già in calo del 35% sul 2017.

Nell'area del **Nord America**, le vendite di autoveicoli nuovi sono state 20,8mln nel 2019 (-1,8%), il 22,8% della domanda globale. La media annua delle vendite è stata di 21,18mln di autoveicoli dal 2015 al 2019.

**Tabella 1.7** Nord America (USA, Canada, Messico), vendite di autoveicoli, mln di unità e indici (2007-19)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Volumi	19,30	16,24	12,86	14,20	15,61	17,53	18,76	19,92	21,17	21,50	21,20	21,21	20,82
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111	110	110	108

Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Nel 2019 tutti i mercati dell'area sono in contrazione. Il mercato **USA** ha contato 17,5mln di immatricolazioni (-1,3%), di cui 4,7mln hanno riguardato le autovetture (-11%), 12,2mln i light trucks (+2,75%) e 527mila gli autocarri medi-pesanti (+8%). Va ridimensionandosi di anno in anno il segmento delle autovetture, che nel 2014 pesava per il 46% del mercato light vehicles (LV) e nel 2019 per il 28%.

FCA pesa per il 13% del mercato LV, con volumi in calo dell'1,4%.

La quota del mercato di light vehicles di produzione domestica (inteso come prodotto nell'area Nord America) è del 75%.

Nel 2019, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 732.891 light vehicles ad alimentazione alternativa (+9%), che valgono il 4,3% del mercato totale LV (era il 3,9% nel 2018 e il 3,3% nel 2017), di cui: 401mila ibridi (+19%), 85mila ibridi plug-in (-31%), 244mila BEV (veicoli elettrici a batteria) (+18%) e oltre 2mila fuel cell (-12%). I veicoli a zero emissioni (BEV+FC) rappresentano il 33,6% del mercato ad alimentazione alternativa e l'1,4% del mercato complessivo LV.

In USA, i fattori più significativi che influenzano le prospettive di crescita del segmento EV sono le norme governative in ambito di mobilità sostenibile. Senza finanziamenti e impegni necessari e programmati, le case automobilistiche non sono in grado di pianificare le proprie strategie di elettrificazione, i produttori di energia non sono in grado di prevedere aumenti della domanda di energia, mentre la mancanza di incentivi, come agevolazioni fiscali e sussidi, pone i veicoli elettrici fuori portata per la maggior parte della popolazione dato il loro prezzo più elevato.

Le vendite di autocarri medi-pesanti sono state 527.000, con un aumento annuale dell'8%.

La domanda di autoveicoli in **Canada** è in calo del 3,2% con poco meno

di 2mln di nuove registrazioni. Anche in Canada, il mercato delle autovetture diminuisce a vantaggio dei light truck. Il segmento delle vetture vale quasi il 26% del mercato LV e quello dei light truck il 74%. Nel 2019 sono stati venduti circa 52.000 autocarri medi-pesanti, -1,4% sul 2018.

Cala per il terzo anno consecutivo la domanda di autoveicoli in **Messico**, dopo i volumi record registrati nel 2016 (1,65mln). Nel 2019 sono state vendute 1,36mln di autoveicoli (-7% sul 2018).

L'area **Asia-Pacifico** vale quasi la metà della domanda mondiale di autoveicoli. Il mercato della **Cina** è il più grande del mondo con 25,7mln di autoveicoli, di cui 21,4mln sono autovetture (1/3 del mercato globale), in calo per la prima volta nel 2018 dopo vent'anni di crescita continua (-4,3% sul 2017) e in peggioramento nel 2019 a -9,5%.

In **Cina le vendite di NEV (new energy vehicle)** hanno raggiunto 1,206mln di unità, con una riduzione del 4,0% sul 2018. Le vendite di veicoli BEV sono state di 972.000 unità, con una riduzione dell'1,2%. Le vendite di veicoli ibridi plug-in (PHEV) sono state 232.000, -14,5% sul 2018, e le vendite di veicoli a celle a combustibile sono state 2.737, +79,2%. Per sostenere i consumi interni, colpiti dall'epidemia di coronavirus, il Governo cinese ha prolungato gli incentivi statali per l'acquisto di veicoli elettrici ricaricabili e a idrogeno (per un importo non superiore a 39mila €) fino alla fine del 2022.

Benché il tasso di crescita economica non raggiunga più la doppia cifra come nello scorso decennio, la Cina ha il secondo PIL al mondo e da anni sta sperimentando una crescita significativa, seppur registrando nel 2019 il tasso annuale di crescita più basso degli ultimi anni, a +6,1%.

Oltre al calo delle vendite di autoveicoli in Cina, nel 2019 pesa nell'area la contrazione del 45% del mercato in **Iran**.

L'**India**, dopo aver superato per due anni consecutivi la soglia dei 4mln di autoveicoli venduti, registra per il 2019 una domanda in calo del 13,3% a 3,82mln di unità.

In **Giappone**, il mercato degli autoveicoli risulta mediamente sopra i 5,2mln dal 2012 al 2019, senza oscillazioni significative. Nel 2019 le vendite calano dell'1,5% e valgono quasi il 6% del mercato globale. Il segmento delle auto definite 'next-generation', che include ibride, elettriche, fuel cell e 'clean diesel' vale quasi il 40% del mercato. In Giappone si vendono soprattutto auto ibride, che pesano per l'86% del mercato auto ad alimentazione alternativa, PHEV+BEV per il 3%, 'clean diesel' per quasi l'11%.

Nei Paesi **ASEAN**, dopo il livello record del 2018, le vendite di autoveicoli diminuiscono del 2,8% a 3,43mln. Negli ultimi dieci anni, le vendite nell'area ASEAN sono aumentate di oltre il 70%; Indonesia, Malaysia e Thailandia sono i mercati più importanti.

Riassumendo, nel mondo le vendite di veicoli elettrici (ECV) hanno totalizzato oltre 2mln di unità nel 2018 e nel 2019 il mercato ECV è stimato a 2,39mln di unità. Nonostante il rallentamento globale delle vendite di au-

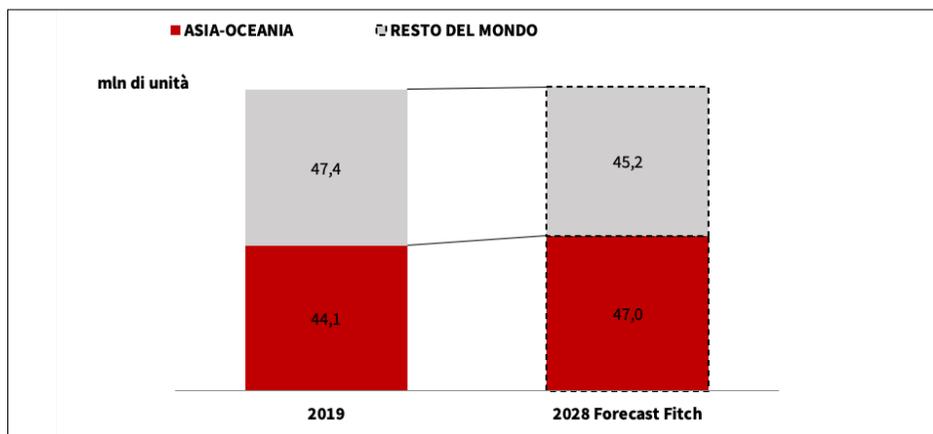
toveicoli leggeri, in frenata dal 2018 (calo nel 2019 del 4,4% per un totale di 88,98mln di unità), il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto in modo significativo e vale il 2,7% del mercato totale degli autoveicoli leggeri.

L'area più grande e in più rapida crescita per i veicoli elettrici è la regione Asia-Pacifico.

Le vendite di autoveicoli in **Africa** rappresentano appena l'1,3% delle vendite mondiali nel 2019.

**Secondo le proiezioni di Fitch Solutions, le vendite di autoveicoli saliranno in Asia-Oceania da oltre 44,1mln del 2019 a 47mln nel 2028, mentre nel resto del mondo passeranno da circa 47mln a 45,2mln.** Le previsioni sulle vendite al 2028 sono andate comunque ridimensionandosi prima per il rallentamento economico globale e ora per la crisi conseguente alla pandemia COVID-19, che richiede tempi di recupero più lunghi rispetto alle precedenti crisi cicliche. Nel 2020 la domanda potrebbe attestarsi attorno a 76mln di autoveicoli, un crollo del mercato del 17%.

**Figura 1.5** Mondo e ASIA-OCEANIA, vendite di autoveicoli, 2019-28, mln di unità. Previsioni 2028: Fitch Solutions (a settembre 2020)



Fonte: Elaborazioni Area Studi e Statistiche di ANFIA e Previsioni Fitch

**Tabella 1.8** Vendite mondiali di autoveicoli, migliaia di unità, var. % e quote, 2018-19.  
Dati provvisori

migliaia di unità	2018	2019	var % 19/18	quote 2019
<b>MONDO</b>	<b>95.828</b>	<b>91.490</b>	<b>-4,5</b>	<b>100,0%</b>
<b>EUROPA</b>	<b>20.874</b>	<b>20.948</b>	<b>0,4</b>	<b>22,9%</b>
<b>UE-EFTA</b>	<b>18.205</b>	<b>18.451</b>	<b>1,4</b>	<b>20,2%</b>
<b>UE15-EFTA</b>	<b>16.523</b>	<b>16.682</b>	<b>1,0</b>	<b>18,2%</b>
Germania	3.822	4.017	5,1	4,4%
Francia	2.693	2.756	2,3	3,0%
Regno Unito	2.785	2.742	-1,6	3,0%
Italia	2.122	2.133	0,5	2,3%
Spagna	1.564	1.501	-4,0	1,6%
<b>UE13</b>	<b>1.682</b>	<b>1.769</b>	<b>5,2</b>	<b>1,9%</b>
RUSSIA	1.821	1.779	-2,3	1,9%
TURCHIA	642	492	-23,3	0,5%
ALTRI EUROPA	207	226	9,4	0,2%
<b>NAFTA</b>	<b>21.207</b>	<b>20.816</b>	<b>-1,8</b>	<b>22,8%</b>
Canada	2.040	1.976	-3,2	2,2%
Messico	1.465	1.360	-7,2	1,5%
Stati Uniti	17.701	17.480	-1,3	19,1%
<b>SUD AMERICA</b>	<b>4.677</b>	<b>4.494</b>	<b>-3,9</b>	<b>4,9%</b>
Argentina	727	409	-43,8	0,4%
Brasile	2.566	2.788	8,6	3,0%
<b>ASIA-OCEANIA</b>	<b>47.841</b>	<b>44.056</b>	<b>-7,9</b>	<b>48,2%</b>
Cina	28.039	25.754	-8,1	28,2%
Giappone	5.272	5.195	-1,5	5,7%
India	4.400	3.817	-13,3	4,2%
ASEAN	3.533	3.434	-2,8	3,8%
<b>AFRICA</b>	<b>1.229</b>	<b>1.177</b>	<b>-4,2</b>	<b>1,3%</b>
<b>BRIC</b>	<b>36.827</b>	<b>34.138</b>	<b>-7,3</b>	<b>37,3%</b>

Dati dettagliati per Paese pubblicati su Automobile in cifre online ([www.anfia.it](http://www.anfia.it))

Fonte: ANFIA/OICA/WARD'S/FOURIN

### 1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

Dal picco negativo del 2009, che contava 61,6mln di autoveicoli, la produzione mondiale ha recuperato subito l'anno dopo, con una crescita del 26%. Poi è aumentata costantemente fino a raggiungere il livello record di 98mln nel 2017. Nel 2018 si è registrato un primo calo dell'1%, seguito da uno più marcato del 5,2% nel 2019.

La crescita media annua nel decennio 2010-19 è stata dell'1,9%, che significa un delta positivo totale di 14,4mln di autoveicoli prodotti.

Per macro-area e Paese di produzione, nel 2019 la fabbricazione di autoveicoli è diminuita in Cina del 7,5% (pari ad una diminuzione di quasi 2,1mln di unità) a 25,7mln, in UE15 del 6,2% (meno 912mila) a 13,9mln, in Turchia del 5,7%, in India del 12,7% e in Iran del 31%, mentre è aumentata solo in UE13 dello 0,6% e in Brasile del 2,2%.

La **classifica per Paesi produttori di autoveicoli** riporta le stesse posizioni del 2018: in testa la Cina con circa il 28% di quota della produzione globale, seguita da USA con l'11,8%, Giappone con il 10,5%, Germania con il 5,5% e India con il 4,9%. Seguono poi Messico, Sud Corea, Brasile, Spagna, Francia, Thailandia e Canada. Insieme, i Paesi TOP12 valgono oltre l'82% della produzione mondiale di autoveicoli.

La produzione di autoveicoli dei Paesi BRIC (Brasile, Russia, India, Cina) vale il 37,9% della produzione mondiale (34,9mln di unità), era il 21,4% nel 2007 con 15,6mln di unità, ed è cresciuta fino al 2014. Nel 2015 le crisi in Russia e Brasile hanno determinato una leggera flessione dei volumi, controbilanciata dalle crescite di Cina e India. Recupero nel 2016 e 2017 e nuove flessioni per i Paesi BRIC nel 2018 (-1,2%) e nel 2019 (-7,3%).

**I costruttori giapponesi hanno prodotto 9,7mln di autoveicoli in Giappone e 18,8mln 'overseas', complessivamente una produzione globale di oltre 28mln di autoveicoli (il 31% della produzione globale di autoveicoli).**

In Asia è prodotto il 53,4% della produzione globale di autoveicoli, in Europa il 23,6%, in Nord America il 18,2%, in Sud America il 3,6% e in Africa l'1,2%.

**Tabella 1.9** Principali Paesi produttori di autoveicoli, unità (2018-19)

	Paese	2018	Paese	2019
1	CINA	27.809.196	CINA	25.720.665
2	USA	11.297.911	USA	10.873.667
3	GIAPPONE	9.729.594	GIAPPONE	9.684.294
4	GERMANIA*	5.554.209	GERMANIA*	5.076.349
5	INDIA	5.174.232	INDIA	4.515.991
6	MESSICO	4.100.770	MESSICO	3.988.878
7	SUD COREA	4.028.705	SUDCOREA	3.950.614
8	BRASILE	2.881.018	BRASILE	2.944.988
9	SPAGNA	2.819.565	SPAGNA	2.822.360
10	FRANCIA*	2.316.831	FRANCIA*	2.253.000
11	THAILANDIA	2.159.640	THAILANDIA	2.005.890
12	CANADA	2.025.794	CANADA	1.916.585

\* dati stimati

Fonte: OICA/Associazioni nazionali/WARD'S/Fitch Solutions

**La produzione globale di autovetture.** Nel 2019 sono state prodotte quasi 67mln di autovetture con un calo del 6,5% sui volumi del 2018. Soprattutto nei Paesi del Nord America cresce il segmento dei light trucks a scapito di quello delle autovetture.

Il 60,6% delle auto è ormai prodotto in Asia: il 32% in Cina, il 12,5% in Giappone, il 5,4% in India, il 5,4% in Corea del Sud.

La **Cina** ha prodotto 21,36mln di autovetture. La produzione di auto in Cina ha subito il primo calo da 20 anni nel 2018 (-5%), trend in diminuzione confermato nel 2019, -9,2%. Nel 2018 la ragione della flessione era da imputare alle anticipazioni degli acquisti avvenute nel 2017 (prima dell'aumento, ad inizio 2018, della tassa sull'acquisto di auto fino a 1,6L prodotte localmente), al calo di fiducia dei consumatori e, nel 2019, ai tagli agli incentivi sulle auto e ai contributi in ricerca e sviluppo al settore.

Nel 2019, in Cina la **produzione di NEV** ha raggiunto 1,242mln di unità, con un decremento annuale del 2,3%. La produzione di BEV è stata di 1,02mln di unità, con un aumento del 3,4% sul 2018. La produzione di veicoli ibridi plug-in (PHEV) ha raggiunto 222.000 unità, con una riduzione del 22,5%. La produzione di veicoli a celle combustibile (FCV) ha raggiunto 2.833 unità, +85,5%.

Il **Giappone** ha una produzione domestica di 8,3mln di auto (-0,4% sul 2018), di cui il 53% destinato ai mercati esteri. La produzione dei Costruttori giapponesi si è sviluppata anche molto al di fuori dei confini nazionali, in particolare negli USA, in Europa, in Cina, in molti Paesi asiatici e in Russia. Le operazioni globali dei produttori automobilistici giapponesi continuano a crescere, concentrandosi sulla produzione in loco per soddi-

sfare le esigenze locali, attraverso operazioni indipendenti, joint venture o legami tecnici (nel 2019 la produzione 'overseas' ammonta a 18,85mln di autoveicoli).

In **India**, dopo una crescita ininterrotta dei volumi produttivi dal 2014 al 2018, la produzione ha registrato una battuta d'arresto del 10,9% nel 2019 a 3,6mln.

In flessione nel 2019 anche i volumi produttivi della **Corea del Sud** che, con 3,6mln di auto, registrano un calo dell'1,3% sul 2018. Rispetto al 2012 la produzione di auto è diminuita di oltre il 13%.

Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'**Unione Europea** con il **23,7% della produzione globale di autovetture**, nonostante la flessione dei volumi del 5,4% nel 2019, a seguito di una domanda infiacchita dal rallentamento dell'economia. Nel 2019 sono state prodotte 11,69mln di autovetture in UE15 e 4,15 in UE12. Sul risultato finale pesa soprattutto la contrazione dei livelli produttivi di auto dei major market europei: Germania -9%, UK -14%, Spagna -0,9%, Francia -5,5% e Italia -19,5%.

**Le autovetture made in Germany, 4,66mln di unità nel 2019 (-9%), rappresentano il 29% della produzione in UE e il 7% della produzione globale.** Le auto di produzione tedesca esportate nel mondo sono state 3,5mln, il 75% delle auto prodotte (3 punti in meno rispetto al 2018). Oltre al calo del mercato globale, la contrazione dell'export è dovuta anche alle tensioni commerciali determinate dalle politiche protezionistiche USA, che hanno indotto i costruttori tedeschi ad aumentare la produzione localmente. Il principale mercato di destinazione delle auto prodotte in Germania è l'Europa con il 62% di quota, seguita dai mercati asiatici (19%) e americani (15%).

Primo Paese europeo importatore di auto tedesche è il Regno Unito, seguito da Italia e Francia.

**Fuori della Germania, i costruttori tedeschi hanno prodotto nel 2019 oltre 11,4mln di automobili, di cui quasi 4mln prodotti in Europa (+1%), principalmente in Spagna (911.000 unità), Repubblica Ceca (908.000), Slovacchia (377.000), Ungheria (352.000), Portogallo (257.000), Regno Unito (240.000) e Russia (231.000). Fuori dall'Europa, la Cina rappresenta il sito produttivo più importante per i costruttori tedeschi con 5,1mln di auto fabbricate, seguita da Nord America (1,5mln) e Brasile (434.000).**

**Nel 2019 i costruttori tedeschi hanno prodotto nel mondo oltre 16mln di autovetture (-2% sul 2018), il 24% della produzione globale di auto.**

Fuori dall'Unione Europea, ma in Europa, si registrano flessioni della produzione in **Russia** (-2,6%) con 1,52mln di autovetture e in **Turchia** (-4,3%) con 982mila. Complessivamente, in Europa sono state prodotte 18,6mln di autovetture, in diminuzione del 4,6% sul 2018.

Nell'area **Nord America** sono state prodotte appena 4,36mln di autovetture (esclusi i light truck), in calo del 13%. Si tratta di un comparto che vale solo il 27% del totale dei light vehicles (cars+light truck) prodotti nell'area. Negli **Stati Uniti** sono stati prodotte 2,5mln di autovetture (-9,8%), in Messico 1,4mln (-13%) e in Canada 461mila (-30%).

In **Sud America** la produzione di auto cala dell'1,9% e conquista il 3,9% della produzione mondiale con 2,58mln di auto. In **Brasile** la produzione sale a 2,45mln di auto (+2,5%), mentre in **Argentina** si ferma a 108mila unità (-48%).

Infine, in **Africa** aumentano i volumi produttivi dell'1,5% a 757mila autovetture, con gli stabilimenti in Algeria, Egitto, Marocco e Sud Africa.

**La produzione globale di veicoli commerciali e industriali.** Sono stati prodotti nel 2019 quasi 25,4mln di veicoli (-1,7%), di cui 20,6mln di veicoli commerciali (-1,5%), 4,5mln di autocarri (-2,5%) e 303mila autobus (-2,8%).

È l'area **Nord America** che domina il comparto dei **light truck** con il 57,5% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il 'prodotto' autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano gli 11,84mln di unità (-0,2%), con una crescita in Messico (+2,9%) e in Canada (+6,2%). La produzione USA vale il 39% della produzione mondiale con 8mln di unità e un calo annuale del 2%.

Segue la produzione in **Asia**, con 5,35mln di light truck, in diminuzione del 4% e una quota del 26%, dove domina la Cina, seguita da Giappone e India.

In **Europa** si producono oltre 2,5mln di **veicoli commerciali leggeri** (+0,3%), con una quota del 12,3% sul panorama mondiale. **La produzione in UE vale 1,97mln di unità ed è concentrata per oltre l'80% in quattro Paesi: Francia, Spagna, Italia e Germania.**

Secondo le elaborazioni ANFIA su dati di diverse fonti, la produzione mondiale di **autocarri medi e pesanti** ammonta ad oltre 4,49mln di unità (-2,5% sul 2018).

Il 71% degli autocarri è prodotto in **Asia**, dove la Cina vale quasi la metà della produzione mondiale: 49%, con 2,21mln di unità, in aumento del 4,1% rispetto al 2018. Si può dire che un autocarro su due prodotti nel mondo è fabbricato in Cina. Seguono le produzioni di Giappone e India, rispettivamente di 506mila e 256mila unità.

A livello mondiale, la produzione in **UE** conta 434mila autocarri (-6% e una quota del 9,7%) e nell'area **Nord America** conta 584mila autocarri (+7,4% e una quota del 13%).

**Tabella 1.10** Produzione mondiale di autoveicoli, 2007-09, 2018-19, migliaia di unità, var. % e quote. Dati provvisori

migliaia di unità	2007 anno record pre-crisi	2009 picco negativo crisi	2018	2019	var % 19/09	var % 19/18	sh % 2009	sh % 2018
<b>MONDO</b>	<b>73.084</b>	<b>61.656</b>	<b>97.196</b>	<b>92.097</b>	<b>49,4</b>	<b>-5,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>EUROPA</b>	<b>22.852</b>	<b>17.058</b>	<b>22.677</b>	<b>21.748</b>	<b>27,5</b>	<b>-4,1</b>	<b>27,7</b>	<b>23,6</b>
<b>UE</b>	<b>19.725</b>	<b>15.290</b>	<b>19.157</b>	<b>18.271</b>	<b>19,5</b>	<b>-4,6</b>	<b>24,8</b>	<b>19,8</b>
UE15	16.691	12.243	14.809	13.896	13,5	-6,2	19,9	15,1
UE NUOVI MEMBRI	3.034	3.047	4.348	4.375	43,6	0,6	4,9	4,8
RUSSIA	<b>1.660</b>	<b>725</b>	<b>1.769</b>	<b>1.720</b>	<b>137,2</b>	<b>-2,8</b>	<b>1,2</b>	<b>1,9</b>
TURCHIA	<b>1.099</b>	<b>870</b>	<b>1.550</b>	<b>1.461</b>	<b>68,0</b>	<b>-5,7</b>	<b>1,4</b>	<b>1,6</b>
ALTRI EUROPA	<b>367</b>	<b>173</b>	<b>201</b>	<b>296</b>	<b>71,0</b>	<b>47,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>
<b>NAFTA</b>	<b>15.426</b>	<b>8.762</b>	<b>17.424</b>	<b>16.779</b>	<b>91,5</b>	<b>-3,7</b>	<b>14,2</b>	<b>18,2</b>
Canada	2.579	1.491	2.026	1.917	28,5	-5,4	2,4	2,1
Messico	2.095	1.561	4.101	3.989	155,5	-2,7	2,5	4,3
USA	10.752	5.710	11.298	10.874	90,4	-3,8	9,3	11,8
<b>SUD AMERICA</b>	<b>3.547</b>	<b>3.663</b>	<b>3.377</b>	<b>3.279</b>	<b>-10,5</b>	<b>-2,9</b>	<b>5,9</b>	<b>3,6</b>
Argentina	545	513	467	315	-38,6	-32,5	0,8	0,3
Brasile	2.825	3.076	2.881	2.945	-4,3	2,2	5,0	3,2
<b>ASIA-OCEANIA</b>	<b>30.715</b>	<b>31.760</b>	<b>52.594</b>	<b>49.162</b>	<b>54,8</b>	<b>-6,5</b>	<b>51,5</b>	<b>53,4</b>
Cina	8.882	13.791	27.809	25.721	86,5	-7,5	22,4	27,9
Giappone	11.596	7.934	9.730	9.684	22,1	-0,5	12,9	10,5
India	2.254	2.642	5.174	4.516	70,9	-12,7	4,3	4,9
Sud Corea	4.086	3.513	4.029	3.951	12,5	-1,9	5,7	4,3
Thailandia	1.287	999	2.160	2.005	100,7	-7,2	1,6	2,2
Iran	997	1.394	1.126	780	-44,0	-30,7	2,3	0,8
<b>AFRICA</b>	<b>545</b>	<b>413</b>	<b>1.123</b>	<b>1.128</b>	<b>173,0</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>
<b>BRIC</b>	<b>15.622</b>	<b>20.234</b>	<b>37.633</b>	<b>34.901</b>	<b>72,5</b>	<b>-7,3</b>	<b>32,8</b>	<b>37,9</b>

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

Fonte: ANFIA/OICA/Varie fonti

### 1.2.3 COVID-19 e l'industria automotive nel 2020

Nel secondo trimestre, l'attività economica mondiale ha subito un drastico calo a causa delle misure di contenimento della pandemia. Il commercio internazionale di merci è diminuito in volume del 12,5%, valore senza precedenti storici. Tuttavia, a giugno si è manifestato un primo segnale di inversione di tendenza (+7,6% rispetto al mese precedente).

Nell'Area Euro dopo un calo congiunturale del -15,8% nel secondo trimestre, la produzione industriale è prevista segnare un deciso rimbalzo nel terzo trimestre (+15,2%), per poi continuare a crescere a tassi più

moderati nei due trimestri successivi (+1,4% e +1,0% rispettivamente). L'utilizzo della capacità produttiva nel settore manifatturiero è aumentato al 73% nel terzo trimestre, ma è ancora inferiore di circa 10 punti percentuali rispetto ai valori precedenti la crisi. Nell'area dell'euro, la crescita del settore manifatturiero è attesa trainare quella del PIL che quindi aumenterebbe con una intensità significativa nel terzo trimestre (+8,2%) per poi registrare impulsi più contenuti nel 4° trimestre 2020 e nel primo trimestre del 2021 (rispettivamente +2,2% e +1,5%). Considerando la media annua, nel 2020 il PIL destagionalizzato e corretto per i giorni lavorativi dovrebbe diminuire, nell'Area Euro, dell'8,0% rispetto all'anno precedente (fonte: Eurozone Economic Outlook, Ifo-ISTAT-Kof).

**Industria automotive.** Nel 1° semestre 2020 le perdite di produzione, dovute al COVID-19, nelle principali macro aree di produzione, ammontano ad oltre 11mln di unità e corrispondono al 15% della produzione totale delle aree considerate nel 2019.

**Tabella 1.11** Produzione autoveicoli persa a gennaio/giugno 2020 rispetto a gennaio/giugno 2019 e % su produzione anno 2019

	Produzione persa	% su anno 2019
UE	3.649.677	20%
NORD AMERICA	3.456.575	21%
CINA	2.040.005	8%
GIAPPONE	1.351.993	14%
BRASILE	744.800	25%
<b>Totale</b>	<b>11.243.050</b>	<b>15%</b>

La produzione in Cina ha subito un calo dei volumi che percentualmente risulta essere più contenuto sulla produzione complessiva del 2019, pari all'8%, rispetto a quello delle altre aree di produzione.

In UE la perdita di produzione di autoveicoli (fino a 6 tonnellate) è di 3,65mln di unità.

Il colpo al settore risulta maggiore rispetto alla crisi finanziaria del 2007/08, sia per la forte contrazione della produzione sia per l'indebolimento della domanda.

**Con un recupero solo nel 4° trimestre del 2020, la contrazione annuale della produzione globale è stimata attorno al 17%, poco meno di 77mln di autoveicoli, con le perdite maggiori in volumi in Europa Occidentale e Nord America.**

Da gennaio ad agosto 2020 la domanda di autovetture registra una contrazione del 32% in UE, del 27% in EFTA e del 40% in UK. Nello stesso periodo negli Stati Uniti le vendite di light vehicles risultano in calo del 21,5%, mentre in Cina e in Giappone le vendite di autovetture si riducono rispettivamente del 15% e del 19%.

Non solo gli autoveicoli, ma anche il comparto dell'aftermarket accuserà una certa perdita di reddito a causa degli intervalli di manutenzione prolungati e delle inferiori distanze annuali percorse per la limitazione alla circolazione di persone e beni non essenziali durante il lockdown.

Per favorire la resilienza del settore produttivo e consentire la ripresa, i Paesi hanno adottato strumenti per stimolare la domanda, attraverso schemi di incentivazione per incoraggiare gli acquisti di veicoli nuovi, favorendo la mobilità elettrica e la rottamazione dei veicoli più vecchi.

Asset come **guida autonoma** dei veicoli e **mobilità condivisa** potrebbero invece risultare molto danneggiati dal prolungamento dall'emergenza epidemiologica. Anche il forte calo del prezzo del petrolio potrebbe rallentare, rispetto alle aspettative, la **domanda di veicoli elettrici** nel breve termine, ma a lungo termine la crescita continuerà.

Nel 1° semestre la domanda di autovetture elettrificate in UE/EFTA/UK risulta comunque in crescita (+61% ECV e 7,9% di share, +16% HEV e 10,1% di share), nonostante la forte contrazione del mercato (-39%).

A gennaio-agosto 2020 in Cina la domanda di 'new energy vehicle' risulta in diminuzione del 26,4% su base annua (5,3% di share sul totale mercato), ma si assiste ad un costante recupero delle vendite negli ultimi mesi, grazie al sostegno pubblico per l'acquisto di veicoli elettrici. Negli Stati Uniti le vendite di light vehicles elettrificati sono in calo del 14,5% nei primi 8 mesi 2020 con una quota del 4,6% sul totale mercato LVs.

La recessione causata dalla pandemia potrebbe richiedere al settore automotive un periodo più lungo per essere superata rispetto alle crisi precedenti; gli analisti stimano un periodo variabile tra 3 e 5 anni.

### 1.3 L'economia italiana

Nel 2019 il PIL ai prezzi di mercato è stato pari a 1.787.664mln di € correnti, con un aumento dell'1,2% rispetto all'anno precedente. **In volume il PIL è aumentato dello 0,3%. Per l'Italia si tratta della crescita più bassa registrata per il secondo anno consecutivo tra tutti i Paesi europei.**

Secondo la nota di ISTAT, nel 2019, dal lato della domanda interna, si registra, in termini di volume, una crescita dell'1,4% degli investimenti fissi lordi e dello 0,2% dei consumi finali nazionali. Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono aumentate dell'1,2% e le importazioni sono diminuite dello 0,4%.

La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito positivamente alla crescita del PIL per 0,4 punti percentuali. L'apporto della domanda estera netta è stato positivo per 0,5 punti, mentre la variazione delle scorte ha contribuito negativamente per 0,6 punti.

A livello settoriale, il valore aggiunto ha registrato aumenti in volume nelle costruzioni (+2,6%) e nelle attività dei servizi (+0,3%); è in calo

nell'agricoltura, silvicoltura e pesca (-1,6%) e nell'industria in senso stretto (-0,4%).

Il saldo primario (indebitamento netto meno la spesa per interessi) misurato in rapporto al PIL, è stato pari a +1,7% (+1,5% nel 2018).

L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche (AP), misurato in rapporto al PIL, è stato pari a -1,6%, a fronte del -2,2% del 2018.

Ad inizio 2019, le previsioni di crescita per il 2020 e 2021 sono stimate rispettivamente a +0,3% e +0,6%, ma la pandemia da COVID-19, esplosa prima in Cina, poi in Italia e dilagata successivamente in tutto il mondo, ha messo in moto un processo di revisione delle stime, determinato dal progressivo rallentamento delle attività commerciali e industriali fino allo stop, con la sola eccezione delle attività essenziali, con un effetto domino in tutto il mondo. L'emergenza COVID-19 indebolirà la maggior parte delle economie nel 2020.

ISTAT prevede per il 2020 una contrazione del prodotto interno lordo dell'8,3% (Commissione europea: -11,2%; FMI: -12,8%), mentre il Ministero di Economia e Finanza ha rivisto la previsione di crescita del PIL per il 2020 a -9% e per il 2021 a +6% nel Documento di Economia e Finanza 2020, approvato ad inizio ottobre.

Sul fronte della **produzione industriale** (escluso costruzioni), dopo l'aumento tendenziale del 3,6% nel 2017, si assiste ad un rallentamento a partire dalla seconda metà del 2018 fino ai cali di novembre e dicembre rispettivamente del 2,8% e del 5,7%. Per l'intero 2018, la produzione è cresciuta solo dello 0,7% rispetto al 2017, mentre per il 2019 si registra una flessione dell'1,1%, con un peggioramento nell'ultimo trimestre dell'anno.

L'andamento del settore automotive contribuisce molto ai risultati del manufacturing nel suo complesso. Dopo gli aumenti tendenziali del 3% nel 2016 e del 4,4% nel 2017, la **produzione industriale automotive** registra un calo tendenziale del 3,3% nel 2018 e del 9,5% nel 2019.

Nel 2019 il **trade italiano di beni** (import+export) vale 898,8mld di € (+0,8% sul 2018): 475,8mld di € di esportazioni (+2,3%) e 422,9mld di € di importazioni (-0,7%), che hanno generato un saldo positivo di 52,9mld (era di 39,3mld nel 2018), che sale a 91,4mld al netto dei prodotti energetici (dati grezzi). Il 56% dell'export è destinato ai mercati UE (+1%), con un avanzo commerciale di 15,3mld di €, mentre il 44% restante è destinato ai mercati extra-UE (+3,8%), con un saldo positivo di 37,6mld di €.

I principali mercati di destinazione sono: Germania (€58,1mld, -0,1%), Francia (€49,8mld, +2,4%), USA (€45,6mld, +7,5%), Svizzera (€26mld, +16,6%), davanti a Regno Unito (€24,9mld, +4,7%) e Spagna (€24mld, -0,7%). Il trade di beni con la Germania genera un deficit commerciale di 11,5mld di €, mentre il saldo commerciale con gli USA è positivo per 28,6mld, Svizzera per 15,1mld, Regno Unito per 14,3mld e Francia per 13,2mld. È da segnalare il costante aumento del numero di aziende che

esportano nel mercato elvetico: l'interscambio ha generato, nel 2019, un saldo attivo per l'Italia di oltre 15mld di €.

Gli **investimenti fissi lordi** sono cresciuti a un tasso relativamente elevato negli anni di ripresa economica: +4% nel 2016, +3,2% nel 2017, +3,1% nel 2018. Nel 2019 la contrazione della produzione industriale ha determinato una frenata negli investimenti, che sono cresciuti solo dell'1,4%. Gli investimenti per macchinari e attrezzature sono cresciuti dello 0,2% e quelli per mezzi di trasporto dello 0,4%.

La spesa per consumi finali delle famiglie residenti e non residenti registra, in volume, una crescita dello 0,5% nel 2019, risultato di un aumento dei consumi di beni dello 0,1% e di servizi dello 0,9%. I consumi di beni durevoli delle famiglie crescono del 2,7% e quelli di beni non durevoli dello 0,1%, mentre i consumi di beni semidurevoli diminuiscono del 2,3%. Alla voce trasporti, la spesa delle famiglie registra una crescita nulla nel 2019.

Nel 2019 la propensione al risparmio delle famiglie aumenta lievemente, all'8,2%, e il loro potere d'acquisto aumenta dello 0,6%, confermando, tuttavia, la tendenza al rallentamento della crescita già presente negli anni precedenti.

Nel 2019 la pressione fiscale sale al 42,4% dal 41,9% del 2018. Alla fine del 2019 il debito pubblico risulta pari al 134,8%, come nel 2018. **La contrazione del PIL e l'aumento del deficit per la crisi del COVID-19 condannano l'Italia a un'esplosione del debito pubblico, che - secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale - quest'anno potrebbe balzare di oltre 20 punti, passando dal 134,8% del PIL nel 2019 al 155,5% nel 2020.**

Nel 2019 il tasso di occupazione (15-64 anni) sale al 59%. Il tasso di disoccupazione è sceso al 10% mentre il tasso di disoccupazione giovanile è pari al 31% (15-24 anni). A marzo 2020 l'occupazione è in lieve calo e la diminuzione marcata della disoccupazione si associa alla forte crescita dell'inattività.

**Tabella 1.12** Conto economico delle risorse e degli impieghi. Anni 2015-19. Var. % annuali

Aggregati	Valori concatenati (anno di riferimento 2015)				
	2015	2016	2017	2018 (a)	2019 (a)
PIL	+0,8	+1,3	+1,7	+0,8	+0,3
Importazioni di beni e servizi (fob)	+6,5	+3,9	+6,1	+3,4	-0,4
Consumi finali nazionali	+1,3	+1,1	+1,2	+0,7	+0,2
- Spesa delle famiglie	+1,9	+1,3	+1,5	+0,9	+0,4
- Spesa sul territorio economico	+2,0	+1,2	+1,5	+1,0	+0,5
Investimenti fissi lordi	+1,8	+4,0	+3,2	+3,1	+1,4
- Costruzioni	-1,4	0,0	+1,5	+2,8	+2,6
- Macchine e attrezzature (b)	+1,6	+6,2	+4,7	+2,9	+0,2
- Mezzi di trasporto	+22,5	+16,8	+13,7	+8,4	+0,4
- Prodotti della proprietà intellettuale	+5,1	+6,5	+1,1	+2,1	+0,8
Esportazioni di beni e servizi fob	+4,3	+1,9	+5,4	+2,3	+1,2
(a) Dati provvisori					
(b) Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate.					

**Trend 2020.** Nel primo trimestre del 2020, secondo i dati ISTAT, il PIL ha subito una contrazione di entità eccezionale indotta dagli effetti economici dell'emergenza sanitaria e dalle misure di contenimento adottate per contenere l'epidemia: -5,6%. Nel secondo trimestre il PIL italiano in volume ha registrato una contrazione senza precedenti, determinata dalla contemporanea caduta dei consumi e degli investimenti e da un contributo negativo della domanda estera netta. Il PIL è diminuito del 12,8% rispetto al trimestre precedente e del 17,7% rispetto al secondo trimestre del 2019. Con la fine del lockdown, la riapertura degli stabilimenti e delle attività commerciali evidenzia una lenta ripresa, risalgono consumi ed esportazioni. Gli ordinativi dell'industria registrano a luglio un incremento congiunturale del 3,7%, mentre nella media degli ultimi tre mesi aumentano del 14,8% rispetto ai tre mesi precedenti (+21,6% da mercato interno, +5,9% da mercati esteri). Su base annua gli ordinativi sono inferiori del 7,2% a luglio e del 18,8% a gennaio-luglio.

Il clima di fiducia dei consumatori è aumentato nei mesi di luglio, agosto e settembre in tutti i settori economici, sebbene i livelli degli indicatori siano rimasti ancora inferiori a quelli precedenti la crisi, soprattutto nei servizi di mercato. Il miglioramento della fiducia delle imprese è diffuso a tutti i settori seppur con intensità diverse. Nell'industria manifatturiera migliorano sia i giudizi sugli ordini sia le attese di produzione. Le scorte di prodotti finiti sono giudicate in decumulo rispetto al mese scorso.

## 1.4 L'industria automotive italiana

### 1.4.1 La produzione industriale del settore automotive

L'indice della **produzione industriale del settore automotive** (che include autoveicoli e loro motori, carrozzerie autoveicoli e rimorchi-semirimorchi, componenti e parti per autoveicoli, ATECO 29), corretto per gli effetti del calendario, registra un calo tendenziale del 9,5% nel 2019, contribuendo alla contrazione della produzione industriale nel suo complesso (escluso le costruzioni), a -1,1% sul 2018.

Il settore industriale dell'automotive registra valori negativi, in termini tendenziali, dal mese di luglio 2018.

Nel dettaglio per attività produttiva, il settore automotive consegue i seguenti risultati: -13,8% la Fabbricazione di autoveicoli, +6,7% la Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, -7,9% la Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori. Per la filiera della componentistica italiana, oltre al calo degli ordini del Costruttore nazionale, si aggiunge quello dei Costruttori esteri che si riforniscono dalle aziende italiane, le quali vantano commesse importanti nei major markets europei.

Nella media d'anno del 2019 gli **ordinativi** e il **fatturato** del settore automotive chiudono rispettivamente con cali del 9,9% e del 7,8%, con flessioni più accentuate per il mercato interno (-13% per gli ordinativi, -11,7% per il fatturato).

**Trend 2020.** Il **settore industriale automotive**, nel suo complesso, registra le seguenti diminuzioni della produzione (dati corretti per effetto del calendario): -2,1% a gennaio, -1,2% a febbraio e **-55,3% a marzo. Il 1° trimestre chiude a -11,4%.**

**Il blocco delle attività produttive non essenziali (a partire dal 12 marzo) ha determinato il crollo produttivo nel 3° mese dell'anno.**

I provvedimenti di chiusura hanno riguardato in maniera più pervasiva l'**industria nel suo complesso (-29,4% a marzo)**: quasi i due terzi delle imprese industriali e oltre il 59% degli addetti. La riapertura degli stabilimenti produttivi, chiusi nella cosiddetta 'Fase 1', è iniziata il 27 aprile e per parte delle attività commerciali, inclusi i concessionari di veicoli, il 4 maggio.

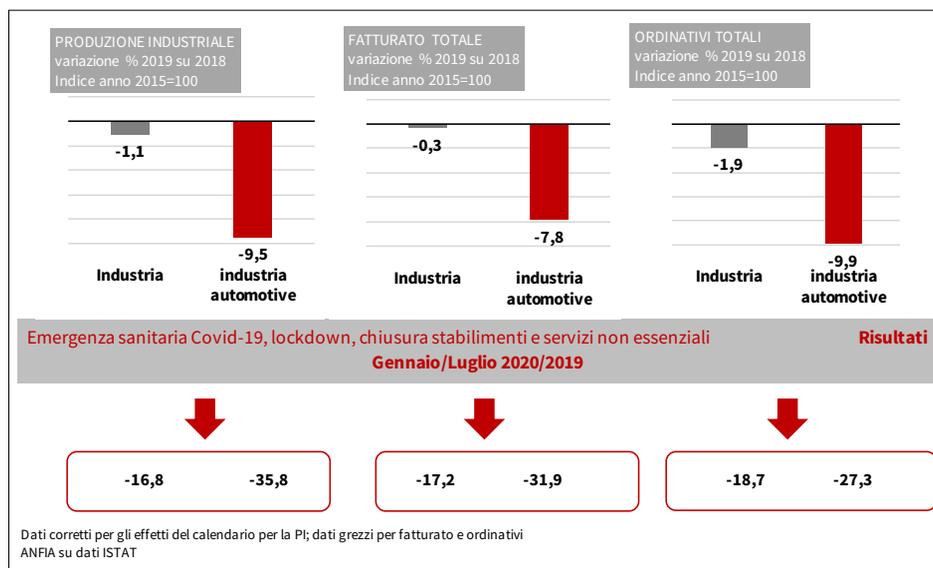
**Il secondo trimestre registra una flessione tendenziale della produzione industriale del 25,4%, che, per il settore industriale automotive, è del 56,6%.**

Se si guarda al recupero congiunturale, **nella media del trimestre maggio-luglio** (riapertura delle attività) **l'indice destagionalizzato della produzione industriale cresce del 15% rispetto ai tre mesi precedenti.**

Per il **settore industriale automotive**, nel trimestre maggio-luglio 2020, rispetto al precedente trimestre febbraio-aprile 2020, l'indice cresce del 25,5%, con questo dettaglio: fabbricazione di autoveicoli +52%, fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi +54,1%; fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori +13,5%.

Su base annua, l'indice della produzione industriale del settore automotive, corretto per gli effetti del calendario, registra un calo tendenziale del 13,3% a luglio e del 35,8% nei primi sette mesi del 2020.

**Figura 1.6** Indici produzione industriale, fatturato e ordinativi, Var. % 2019/18, gennaio/luglio 2020/19



Fonte: ISTAT, Dati aggiornati a settembre 2020

### 1.4.2 La produzione di autoveicoli in volumi

Secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698mila unità a 1,14mln, mentre è diminuita del 7% nel 2018, a 1,06mln di autoveicoli (-7% sul 2017) e nuovamente nel 2019 a 915mila (-14% sul 2018). Negli ultimi 5 anni la produzione media annua è stata superiore al milione di autoveicoli (1,05mln), il 43% in più rispetto alla produzione del quinquennio precedente 2010-14, che, in piena crisi, registrava una media annua di 731mila autoveicoli prodotti. Nel 2019 il 66% degli autoveicoli prodotti in Italia è destinato ai mercati esteri.

Nel 2019 la produzione domestica di autovetture è ammontata a 542mila unità, il 19,5% in meno rispetto al 2018, di cui il 54% destinato all'export. Dal 2015 al 2019 i volumi di auto con motore diesel prodotte in Italia sono diminuiti di 8 punti percentuali, passando dal 30% al 22% sul totale della produzione domestica, pari ad un calo del 41% in quattro anni. La produzione in volumi di auto a benzina è diminuita del 12%, mentre la quota è passata dal 62% del 2015 al 66% del 2019. Per le auto a gas si evidenzia una diminuzione considerevole della produzione di auto a metano (-80%), scese all'1% di quota, e un aumento del 150% per le auto a GPL, salite all'11% di quota.

Sempre nel 2019, sono usciti dagli stabilimenti italiani anche 373mila veicoli commerciali, autocarri e autobus, con un calo del 4% rispetto al 2018. Si tratta di una produzione determinante per l'occupazione e per l'export. Per i veicoli commerciali leggeri, l'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di Fiat Professional (rinnovato fino al 2023 l'accordo con PSA sul sito produttivo di Sevel Sud), Iveco e Piaggio. Nel 2019 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 312mila veicoli commerciali leggeri (-3,8% sui volumi prodotti nel 2018), dietro a Francia, con 527mila (+6,5%), e Spagna, con 524mila (+5,6%). Nell'ultimo quinquennio la produzione di VCL in Italia si è collocata su una media annua di 326mila unità, ai massimi storici.

Nel 2019 sono stati prodotti 60mila autocarri (-5,6%). La media produttiva nazionale annua, dal 2017 al 2019, è stata di oltre 63mila unità. Si tratta di un livello record mai raggiunto. Iveco è l'azienda leader del comparto autocarri, presente in Italia dal 1975.

La produzione domestica di autobus è quasi azzerata: da una produzione media annua, dal 2000 al 2008, di quasi 2.600 autobus (era di oltre 5.700 nel decennio precedente), si è passati a poco più di 220 autobus nell'ultimo triennio 2017-19, complice la crisi economico-finanziaria post 2008 e la mancanza di una programmazione statale nel determinare qualità e quantità dei servizi del Trasporto Pubblico Locale, al passo con l'aumento di domanda di mobilità e il bisogno di decongestionare il traffico cittadino, creando una valida alternativa al trasporto privato, al pari di molti Paesi europei. Mancando la domanda di autobus adibiti al TPL, la filiera industriale autobus ha subito un contraccolpo fatale.

Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili etc. Il comparto vanta anche produzioni di nicchia molto apprezzate all'estero. Il settore industriale della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice ATECO 29.2) ha registrato crescita produttive importanti nell'ultimo quadriennio: +26,3% nel 2016, +13,1% nel 2017, + 5,3% nel 2018 e +6,7% nel 2019.

Il piano industriale di FCA, presentato a novembre 2018, prevedeva, per il periodo 2019-21, il lancio di 13 nuovi modelli o restyling di modelli esistenti, nonché nuove motorizzazioni con impiego diffuso di tecnologia ibrida ed elettrica. Sono state lanciate a febbraio 2020 le versioni mild hybrid di Fiat Panda e di Fiat 500 e la Fiat 500 elettrica, prodotta nello stabilimento di Mirafiori a Torino utilizzando una piattaforma dedicata. A giugno 2020 è stata avviata anche la produzione di Jeep Compass e Jeep Renegade in versione ibrida plug-in, nello stabilimento di Melfi.

Tra le misure adottate dal Governo per garantire la liquidità delle imprese nella gestione della crisi COVID-19 c'è l'approvazione del prestito garantito dallo Stato per FCA fino a 6,3mld di € in 3 anni. I fondi sono destinati «esclusivamente alle attività italiane del gruppo e al sostegno della filiera dell'automotive in Italia».

Il 2019 sarà ricordato come l'anno dell'annuncio dell'**alleanza tra FCA e PSA** (una fusione paritetica 50/50), che porterà alla nascita del quarto gruppo mondiale con quasi 10mln di autoveicoli prodotti e del secondo in Europa (dietro a VW Group). I lavori per il progetto di fusione tra FCA e PSA stanno proseguendo secondo i piani e nei tempi previsti. Il nome della newco è Stellantis e il board della nuova holding sarà composto da John Elkann (presidente), Robert Peugeot (vice presidente), Carlos Tavares (Chief Executive Officer). La Commissione Antitrust europea intanto ha reso noto che, con riferimento all'indagine in corso relativa alla posizione dominante nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, FCA e PSA hanno offerto concessioni per ottenere il via libera alla fusione.

**Trend 2020.** La produzione domestica di autoveicoli subisce una riduzione dei volumi del 24% nel primo trimestre e una più pesante, del 67%, nel secondo trimestre. Nei primi sei mesi del 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani 272mila autoveicoli, il 47% in meno rispetto a gennaio-giugno 2019. **Il comparto più sofferente è quello delle autovetture, -56%, ma a luglio si registra il primo incremento tendenziale, +4%.**

### 1.4.3 Il trade autoveicoli

Il pesante saldo negativo della bilancia commerciale del trade autoveicoli è determinato dalla forte penetrazione dei Costruttori esteri nel mercato italiano, che, per le autovetture, è del 76% nel 2019, a differenza dei mercati auto di Francia e Germania, dove la penetrazione dei Costruttori esteri è di molto inferiore.

I gruppi francesi detengono il 26% del mercato italiano delle autovetture e i marchi tedeschi il 25% (con Ford Europa il 31%). Anche per le altre tipologie di veicoli (autocarri, autobus, rimorchi e semirimorchi), la presenza di marchi esteri in Italia è molto alta.

In Francia i brand francesi hanno una quota di mercato di autovetture del 57% e in Germania i brand tedeschi detengono il 70,3% del mercato. Per quanto riguarda la Germania, occorre evidenziare che 1/3 della domanda di auto nuove riguarda le Company Cars; l'auto aziendale, infatti, è un bene molto diffuso e rappresenta un elemento importante del welfare aziendale, un fattore che consente una rapida movimentazione del mercato, ma che richiede di 'esportare' auto usate. Volumi significativi di auto usate tedesche finiscono infatti nei mercati limitrofi dell'Est europeo. La Polonia, per esempio, ha un mercato molto contenuto di auto nuove e un mercato di auto usate d'importazione consistente: nel 2019 questo mercato vale ben 929mila auto usate immatricolate per la prima volta in Polonia; l'89% di queste auto ha più di 4 anni di età e per oltre il 35% è composto dai marchi VW, Audi, Ford e BMW.

Tornando al trade italiano, nel 2019, le importazioni di autoveicoli nuovi (vetture, trucks, bus) sono state 1.872.139 (-4,1% rispetto al 2018), per un valore di 30,3mld di € (l'1% in meno rispetto al 2018), mentre le esportazioni sono state 736.372 (-13,8%), per un valore di 16,5mld di € (in diminuzione tendenziale del 7,0%). Ne è derivato un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 13,8mld di €, contro i 12,9mld del 2018 (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8)/Sistema Armonizzato SH). L'aumento del disavanzo commerciale è dovuto anche al calo del valore delle esportazioni di autovetture diesel, conseguenza della diminuzione della domanda di auto diesel in UE.

**Trade 2020.** Nella prima metà del 2020 le importazioni di autoveicoli nuovi sono state 579.219 (-44% rispetto allo stesso periodo del 2019) per un valore di 9,8mld di € (-39,5%), mentre le esportazioni sono state 229.189 (-40%) per un valore di 5,6mld di € (-34% su base annua), generando un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 4,2mld di €, era di 7,6mld nel primo semestre del 2019 (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto (NC8)/ Sistema Armonizzato SH).

#### 1.4.4 Il trade componenti

Nel 2019, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) si riduce del 2,3% rispetto al 2018, ammonta a 21,97mld di € e vale il 4,6% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 15,44mld di € (il 3,7% delle importazioni totali) e risulta in calo del 2,1%.

L'export ha un andamento abbastanza costante nel corso dei trimestri del 2019 (-2,6% il primo trimestre; -1,6% il secondo, -1,9% il terzo e -3% il quarto), mentre l'import registra un calo del 6,8% nel terzo trimestre e del 2,5% nel quarto, in contrasto con le crescite, seppur lievi, nei primi due (+0,2% nel primo trimestre e +0,6% nel secondo).

Il trade del settore genera un saldo commerciale positivo di circa 6,53mld di € (-2,7%), mentre nel 2018 era di 6,71mld. Il calo dell'import della componentistica italiana avviene dopo che, nei precedenti sei anni, si era assistito ad una sua crescita, mentre la contrazione delle esportazioni è susseguente a quattro anni consecutivi di crescita.

A frenare l'export sono stati tutti i comparti: i motori per un valore di 4,03mld di € (-6,4%), le parti elettriche per 1,9mld di € (-0,8%), gli pneumatici e le parti in gomma per 1,33mld (-0,3%), le parti meccaniche per un valore di 14,68mld di € (-1,4%) e gli apparecchi riproduttori del suono per 14,83mln (-36%).

L'export verso i Paesi UE28 vale 16,04mld di € (-0,1%) e pesa per il 73% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 4,71mld di € (+4% rispetto al 2018).

L'export verso i Paesi UE28 è così ripartito:

- 12,7mld di € con destinazione UE15 e uno share del 57,9% sul totale esportato; saldo positivo di 4,6mld di € (+3%);
- 3,3mld di € (-0,4%) con destinazione UE13 e uno share del 15,1%; il saldo è positivo per 85mln di € (+214,5%).

L'export verso i Paesi extra UE è di 5,93mld di € (-8%), pesa per il 27% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 1,82mld di € (-17%).

La classifica dell'export per i primi 10 Paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania, con 4,63mld di € (+3% la variazione tendenziale) e una quota del 21% sul totale export; seguono Francia (-7%, share 10,5%), Regno Unito (0,4%, share 8%), Spagna (+2%, share 7%), USA (-8%, share 6%), che superano Polonia (+0,1%, share 6%), Turchia (-10%, share 4%), Austria (+0,7%, share 3%), Brasile (+36%, share 2,6%) e Repubblica Ceca (-7%, share 2,6%). **Si sottolinea il forte calo dell'export di componenti verso due Paesi dove è radicata la presenza produttiva europea del gruppo FCA: Turchia 10% e Serbia 33%.**

L'import vale oltre 15,4mld di € (-2% rispetto al 2018).

L'UE28 pesa per il 73% sul valore totale delle importazioni di componenti con 11,3mld di € (-1,7%), così ripartiti:

- 8,1mld (-1,5%) di provenienza UE15, con uno share del 52% sul totale importato;
- 3,23mld (-2,2%) di provenienza UE13, con uno share del 21%.

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4,11mld di € (-3,4%). Nell'ordine, i primi cinque Paesi d'importazione extra-UE sono: Cina, Turchia, Stati Uniti, Giappone e Tunisia.

La classifica dell'import per Paesi di origine vede al 1° posto Germania, 3,9mld di € (-4%) e una quota del 25% sul totale; seguono Francia (+1,8% e 11,5% di quota) e Polonia (-0,8% e 9% di quota), che complessivamente rappresentano il 46% delle importazioni totali. Seguono poi Cina (+0,4% e 7% di quota), Spagna (-0,3% e 5% di quota), Repubblica Ceca (-5% e 4%

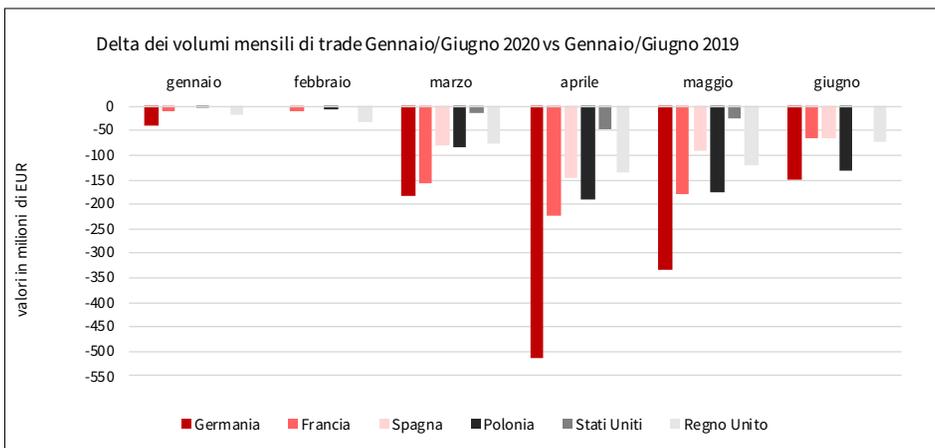
di quota), Turchia (-1,5% e 4% di quota), USA (-21% e 3% di quota), Regno Unito (+13% e 3% di quota) e Romania (-5% e 2% di quota).

**Trade componenti 2020.** Nel periodo gennaio-giugno 2020, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (inclusi i trasferimenti intra-aziendali) si riduce del 28% rispetto allo stesso periodo del 2019, ammonta a 8,27mld di € e vale il 4,1% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 5,86mld di € (il 3,3% delle importazioni totali) e risulta in calo del 26,7%. Il trade della componentistica ha registrato le flessioni del 7,2% per l'import e del 9,5% per l'export nel 1° trimestre 2020. Nel secondo trimestre invece sia l'import che l'export hanno registrato riduzioni dei valori del 46%.

Il trade mantiene un saldo positivo ed ammonta a 2,4mld di € a fine giugno con un avanzo di 1,44mld di € nel primo trimestre e 968mln nel secondo.

Il grafico seguente evidenzia il valore del calo dei flussi del commercio estero di componenti dell'Italia con i principali Paesi partners nei primi 6 mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. Le flessioni sono particolarmente accentuate nei mesi di chiusura delle attività produttive e commerciali non essenziali, con le conseguenti interruzioni delle catene di fornitura per tutto il settore automotive europeo.

**Figura 1.7** Variazioni mensili dei valori di trade (import+export) dell'Italia con i principali partners



Fonte: Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

#### 1.4.5 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

**Autoveicoli.** La domanda di autoveicoli, dopo il picco negativo del 2013 (appena 1,42mln di autoveicoli immatricolati), ha lentamente recuperato senza mai raggiungere i livelli record pre-crisi di 2,78mln di unità. In Italia la crisi economica è stata più pesante rispetto agli altri major markets europei e la ripresa più lenta.

La ripresa della domanda inizia a fine 2014 e prosegue fino alla seconda metà del 2018, quando subisce un progressivo rallentamento e chiude l'anno a 2,12mln di unità, con una flessione del 3,2% sulle vendite del 2017.

Nel 2019 il mercato degli autoveicoli chiude sui livelli del 2018 (+0,5%), grazie alla tenuta del comparto degli autoveicoli leggeri (+0,6%), mentre quello dei veicoli industriali accusa una flessione del 7%.

Il mercato dei veicoli trainati, invece, registra una crescita del 3,3% per i rimorchi leggeri e una flessione del 7,1% per i rimorchi/semirimorchi pesanti.

**Autovetture.** Dal 2007, anno record delle vendite con circa 2,5mln di vetture nuove, il mercato ha subito una costante contrazione dei volumi, fino ad arrivare a 1,3mln di nuove registrazioni nel 2013, sui livelli di 30 anni prima. La media annuale delle vendite nell'ultimo decennio, 2010-19, è stata di 1,7mln di auto contro i 2,3 del decennio precedente (2000-09).

La riduzione dei volumi medi venduti è stata determinata dalla crisi finanziaria ed economica, che ha avuto il suo apice negli anni 2012-14, ma anche dall'evoluzione della mobilità orientata all'utilizzo del veicolo piuttosto che al suo possesso, tendenza imputabile sia ai costi di gestione dell'auto, gravati da un carico fiscale pesante, sia al quadro regolatorio che pone limiti alla circolazione nelle aree urbane. L'auto rimane comunque il mezzo più utilizzato negli spostamenti quotidiani, in mancanza di un trasporto pubblico efficiente ed alternativo su tutto il territorio. Il mercato delle auto nuove è in ripresa dal 2015 e nell'ultimo triennio ha realizzato volumi medi annui superiori a 1,93mln di unità.

Il 2019 chiude a +0,3% con 1.917.106 nuove immatricolazioni.

Nel 2019, i segmenti A/B risultano in calo del 2%, con una quota del 39%, le medie-inferiori (segmento C) calano del 10,4%, con il 10% di quota, le medie (segmento D) diminuiscono del 14%, con il 2,3% di quota, i monovolumi si fermano al 5,2% di quota, con una diminuzione del 16,3% e i SUV di tutte le dimensioni crescono del 10%, con una quota del 40%, evidenziando l'alto gradimento di cui questo tipo di auto gode tra gli automobilisti. Infine, le auto di lusso (superiori, lusso, sportive) perdono il 2,8% del mercato, con una quota dell'1,3%; se consideriamo anche i SUV e i monovolumi grandi, l'alto di gamma cresce dell'1,4% e la quota sale al 2,5% del mercato.

Secondo la modalità d'acquisto, risulta che il 55% delle nuove registrazioni è intestato a privati proprietari o persone fisiche (-0,1%) e il 45% a società (+0,9%). Quasi 1 auto su 4 è intestata a società di noleggio.

Nella Legge di Bilancio 2020 è contenuta la norma che rimodula i benefit connessi con le auto aziendali. La normativa indicata dal Governo stabilisce quanto segue: a partire dal 1° luglio 2020 i veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> fino a 60 g/km sono tassati al 25% dell'importo corrispondente a una percorrenza di 15.000 chilometri, calcolato sulla base del costo chilometrico previsto nelle tabelle ACI, mentre quelli da 61 a 160 g/km sono tassati al 30% (percentuale invariata rispetto alla precedente normativa). Per i veicoli con emissioni di CO<sub>2</sub> tra 161 e 190 g/km la tassazione è salita al 40% nel 2020 e salirà al 50% dal 2021, mentre per i veicoli che superano i 190 g/km è salita al 50% nel 2020 e salirà al 60% dal 2021. L'auspicio è che la misura possa a questo punto essere di stimolo per le imprese per concedere in fringe benefit autovetture BEV e PHEV, così da agevolare il lavoratore e dare impulso al mercato e alla sostenibilità di tali propulsioni.

Nel 2019, in Italia, le vendite di auto ad alimentazione alternativa ammontano ad oltre 301mila, con un aumento del 19%. Il mercato delle auto ecofriendly raggiunge il 16% di quota, risultato della crescita di auto ibride (+34%, e il 6% di share), puro elettrico (+113% e lo 0,6% di share), GPL (+9%) e metano (+3%). Le auto a gas rappresentano il 9% del mercato. Le auto a batteria e le ibride plug-in (17mila) rappresentano lo 0,9% del mercato e sono intestate soprattutto a società. Solo il 31% delle auto elettriche nuove vendute (era il 15% nel 2018) e il 18% delle auto ibride plug-in (era il 20% nel 2018) appartengono a privati.

Con l'ecobonus, in vigore dal 1° marzo 2019, la media mensile delle vendite di auto ricaricabili nel 2019 è salita a 1.596 auto ricaricabili da marzo a dicembre 2019, da 800 nel 2018. L'ecobonus è un provvedimento che ha una finalità ambientale, andandosi ad integrare alla vigente normativa europea sulla qualità dell'aria e dell'ambiente. La misura premiava le autovetture con emissioni fino a 70 g/km di CO<sub>2</sub>, in pratica le auto elettriche e ibride plug-in (con un prezzo di acquisto fino a 50mila euro, IVA esclusa). Per il 2019 le risorse disponibili sono state di 60mln di € e, per il 2020 e 2021, ammontano a 70mln annui, con un abbassamento a 60 g/km del limite emissivo di CO<sub>2</sub> e con l'inclusione delle auto Euro 0 nel bonus previsto in caso di rottamazione.

Nel 2019 le immatricolazioni di auto diesel diminuiscono del 22% e, con questo nuovo calo annuale, passano dal 56,5% di quota del 2017 al 39,8%. Nello stesso anno, aumentano, invece, le immatricolazioni di auto a benzina (+26%), la cui quota sale al 44,5% del mercato (era il 31,9% nel 2017).

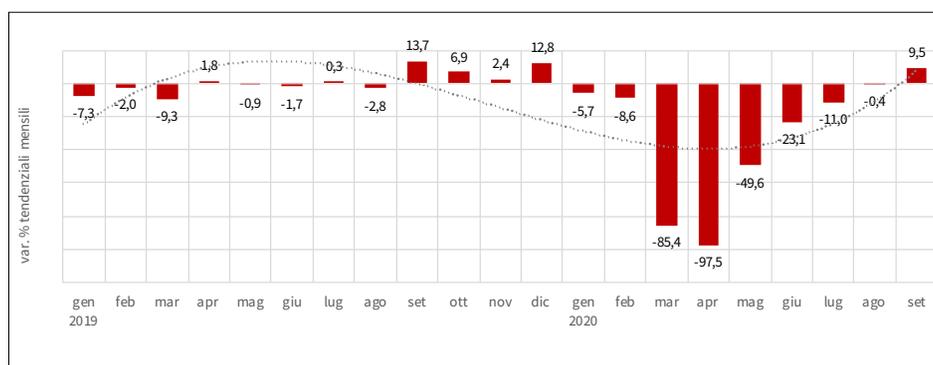
Nel 2019 le regioni del Nord-Ovest valgono il 31% del mercato (con volumi allineati a quelli del 2018), le regioni del Nord-Est il 33% (con volumi in leggera crescita sul 2018, +0,6%), le regioni del Centro il 21% (+2% l'aumento dei volumi), mentre quelle del Sud-Isole il 15% (unica area in calo, -2% i volumi).

Il gruppo Fiat Chrysler Automobiles (incluso Maserati) registra un calo tendenziale del 10% con 454mila nuove registrazioni e una quota del 24%.

**Trend 2020.** L'avvio del 2020 registra una flessione delle nuove immatricolazioni del 7% nei primi due mesi.

Dal 12 marzo hanno effetto le misure previste dal DPCM del 9/3/2020, aprendo la cosiddetta 'Fase 1' con la limitazione della mobilità delle persone, lo stop delle attività produttive e dei servizi commerciali non essenziali. La chiusura dei concessionari e delle reti di vendita su tutto il territorio nazionale, nonché il blocco dell'iter di immatricolazione derivante dalla sospensione delle attività del personale delle motorizzazioni provinciali, hanno ridotto le nuove immatricolazioni di auto a 28.396 a marzo (-85%) e a 4.293 ad aprile (-98%).

**Figura 1.8** Immatricolazioni di autovetture mensili 2019-20, variazioni percentuali tendenziali

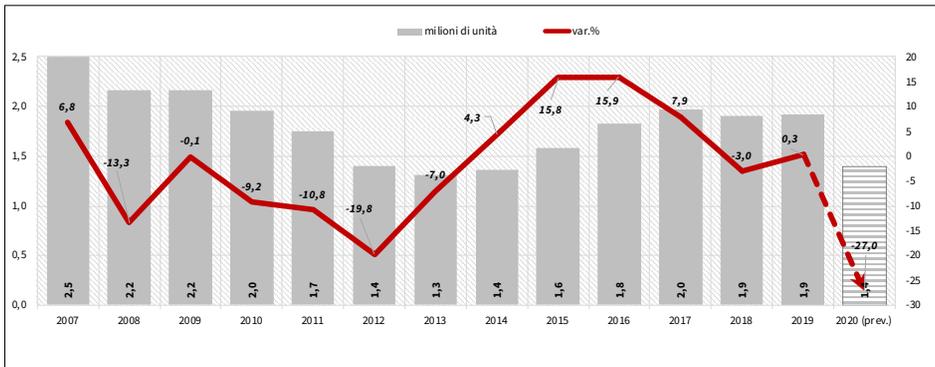


Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Il 4 maggio inizia la 'Fase 2', che ha permesso la graduale riapertura delle attività produttive e commerciali, lasciando alle spalle i 50 giorni più difficili del secondo dopoguerra per la nostra economia. Lentamente riprendono produzione e vendite di automobili. Di mese in mese si riduce il delta negativo su base annua, fino ad agosto, quando il volume delle immatricolazioni risulta allineato ai volumi di agosto 2019 e in crescita del 9,5% a settembre, riducendo la flessione da inizio anno a -34,2%. Sono stati determinanti per la ripresa principalmente due fattori: le strategie delle case automobilistiche, che promuovono l'offerta di modelli a basse emissioni di CO<sub>2</sub> per raggiungere i target europei 2020 e gli incentivi all'acquisto di nuove auto estesi alle auto di ogni alimentazione di fascia emissiva tra 61 e 110 g/ km di CO<sub>2</sub> fino al 31-12-2020.

Il mercato 2020 potrebbe chiudersi attorno a 1,4mln di nuove autovetture, con un calo attorno al 27%: un crollo pesantissimo per l'industria automotive e per il terziario.

**Figura 1.9** Immatricolazioni di autovetture, mln di unità e variazioni % annuali



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

**Trasporto merci: veicoli commerciali e industriali, mercato di furgoni, autocarri e rimorchi.** Gli anni di ripresa dell’economia, tra il 2015 e il 2018, hanno contribuito al recupero del trasporto merci e del mercato di furgoni e autocarri nuovi. L’incremento delle vendite di veicoli adibiti al trasporto delle merci è stato sostenuto anche dalle misure nazionali a supporto degli investimenti quali il super ammortamento, la legge Sabatini ter e la dotazione finanziaria crescente del decreto investimenti, di cui le aziende di autotrasporto hanno usufruito per rinnovare le loro flotte. Le sfide del trasporto merci nei prossimi anni si concentreranno sulla riduzione delle emissioni inquinanti (Polveri + Ossidi) e dei gas serra; sull’aumento della sicurezza stradale e sulla riduzione della congestione stradale, nonché sul miglioramento della redditività del trasporto (TCO).

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri nuovi (VCL), pur registrando un rallentamento nella seconda parte dell’anno, chiude il 2019 con il segno positivo (+3,5%) a 187mila veicoli. L’Italia, in termini di volumi immatricolati, si conferma al 5° posto nel mercato UE/EFTA dietro a Francia (478mila), Regno Unito (366mila), Germania (circa 305mila) e Spagna (215mila).

Segno negativo, invece, per il mercato degli autocarri (-7,5%) e per i veicoli trainati (-7,1%). L’andamento negativo dei primi mesi dell’anno 2020 preoccupa non poco il settore e conferma l’importanza di adottare politiche di sostenibilità nel trasporto merci che garantiscano l’effettiva e rapida diffusione dei veicoli ad alimentazione alternativa, accompagnate da strumenti di ottimizzazione della logistica.

Nel 2019 sono stati immatricolati oltre 23mila veicoli medi e pesanti registrando un calo del 7,5% rispetto al 2018. Crescono di oltre 400 unità i volumi degli autocarri ad alimentazione alternativa (+6,7%) che, con 1.574 unità, di cui 1.492 alimentate a gas, hanno raggiunto la quota del 6,4% del

mercato (era del 4,5% nel 2018); tra queste, va segnalata la performance del mercato dei veicoli a GNL, che registrano 1.050 unità (+50,6%), appannaggio quasi esclusivo di Iveco. Continua a evidenziarsi la centralità del gas naturale come trazione alternativa nel trasporto pesante.

ANFIA tiene a sottolineare come il GNL risulti la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine per il trasporto merci a lunga distanza. Per l'ulteriore diffusione di questa tecnologia nel nostro Paese - a vantaggio della competitività dell'industria e dei servizi di logistica applicati al trasporto su gomma con veicoli pesanti - è fondamentale, tuttavia, proseguire nell'incentivazione all'acquisto da parte delle aziende di autotrasporto e, soprattutto, nell'azione di capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento sull'intero territorio nazionale. A metà settembre 2020, Federmetano ha elaborato una mappa degli impianti di distribuzione di carburante metano liquefatto (Gas Naturale Liquefatto, GNL) presenti sul territorio nazionale, che vede 79 distributori di gas naturale che erogano metano liquido per i veicoli pesanti e 37 in progetto.

L'Italia è il 6° mercato europeo di autocarri medi-pesanti, dopo Germania (98mila immatricolazioni), UK (58mila), Francia (56mila), Polonia (28mila) e Spagna (24mila), davanti ai Paesi Bassi (15mila).

Per il comparto dei rimorchi e semirimorchi con ptt superiore a 3.500 kg, nel 2019 sono stati immatricolati 14.416 veicoli, il 7,1% in meno rispetto al 2018.

Il mercato degli autobus registra nel 2019 un calo del 3,3% rispetto al 2018 con oltre 4mila immatricolazioni.

L'85,3% degli autobus immatricolati nel 2019 ha alimentazione diesel, il 7,3% a metano, il 7,1% è ibrido/elettrico (239 autobus in più rispetto al 2018) e lo 0,3% è GNL.

**Trend 2020.** L'impatto della crisi da COVID-19 sul comparto dell'autotrasporto ha messo in evidenza il ruolo cruciale di un settore che, sin dall'inizio, ha continuato ad assicurare quelle dinamiche distributive che sono state essenziali alla vita di tutti i cittadini. La pandemia ha ampliato molto le possibilità dell'e-commerce (+26% la crescita stimata per il 2020 sul 2019), unico canale distributivo in crescita in termini tendenziali, che è diventato un servizio in più per la grande distribuzione, ma anche per i negozi con piccole superfici, generando un commercio di prossimità prima inesistente. Una parte della clientela ha superato dubbi e reticenze per fare acquisti in rete e ricevere i prodotti al proprio domicilio in completa sicurezza.

Tuttavia, la crisi ha anche dimostrato la fragilità dell'autotrasporto, in primis la sua frammentarietà, ma anche la non uniformità e l'impossibilità, per tutto il comparto, di reagire ad un fenomeno di questa portata. Senza dimenticare che l'autotrasporto opera e non può prescindere dalle dinamiche più prettamente automotive, per tradizione un settore pro-ciclico che amplifica i trend macroeconomici, così come dai processi di filiera logistica.

Di conseguenza, un ragionamento sugli impatti nell'autotrasporto deve necessariamente essere di carattere olistico, ossia deve considerare la forte contrazione nella registrazione di nuovi veicoli e il necessario adeguamento dei livelli produttivi post-COVID, anche per effetto dell'esigenze di *destocking* dei veicoli già prodotti, nonché l'impatto in termini di liquidità (impatto anche questo di filiera) e di fatturato (con una contrazione media del 60%) per le aziende del settore. Ciò detto, possiamo attenderci anche una polarizzazione del settore, con aziende che saranno in grado di reagire alla crisi e altre che rischieranno l'estromissione dal mercato. Il processo di trasporto e consegna delle merci coinvolge una pluralità di attori diversi - produttori, operatori logistici, vettori e distributori - ognuno con la propria visione del processo stesso e relativa porzione di patrimonio informativo. Sempre più spesso la tecnologia riveste un ruolo preponderante nella *value proposition* dei fornitori di servizi logistici e sono sempre più sfumati i 'confini tradizionali' tra le diverse categorie di operatori. Le soluzioni di Logistica 4.0 riguardano sia il processo di acquisizione dei dati (*data acquisition*) sia il processo di analisi (*data processing*).

Dopo una caduta pesante delle vendite di autocarri medi-pesanti nuovi nel 1° semestre 2020 (-34%), il mercato ha registrato due variazioni positive: +33% a luglio, +19% ad agosto e +34% a settembre. Il 3° trimestre registra una crescita su base annua del 29%, che riduce la flessione da inizio anno a -20%.

Più sofferente il comparto dei veicoli trainati, che ha registrato una sola variazione positiva a giugno, +4,7%, e poi due segni meno consecutivi a luglio e ad agosto e un recupero a settembre, +20%. Da inizio la flessione su base annua è del 28%.

Sul fronte del trasporto pubblico locale (TPL), osserviamo come stenti a diventare competitivo rispetto al mezzo privato; solo la precedente crisi ha determinato un leggero spostamento verso l'utilizzo dei mezzi pubblici. Investire nel trasporto collettivo dei passeggeri, in quest'ultimo decennio, avrebbe non solo offerto una flotta di mezzi 'più giovani', sicuri ed efficienti, ma avrebbe anche contribuito ad un modello di mobilità sostenibile che oggi gli enti locali sono costretti a rincorrere in condizioni di emergenza. L'Italia rischia, per la continua violazione delle norme sulla qualità dell'aria, multe salatissime, e occorrono investimenti ingenti per rinnovare la flotta degli autobus e intervenire nelle aree più colpite dalle emissioni inquinanti provocate dal traffico stradale. Il mercato degli autobus nuovi, invece, non conosce tregua ed è in calo costante da marzo 2020. Il comparto è particolarmente penalizzato dalla necessità di garantire il distanziamento fisico delle persone, a fronte di una flotta di mezzi non adeguata già in tempi pre-COVID. Da inizio anno si registra un calo del mercato di autobus nuovi del 32%, che per quanto riguarda gli autobus specifici finanziati è del 44%.

**Aftermarket.** Se guardiamo al comparto del commercio di parti e accessori per autoveicoli si registra una flessione del fatturato del 12% nel 1° trimestre e del 28% nel 2° trimestre 2020 rispetto ad un anno fa, secondo i dati ISTAT. Andamento negativo confermato anche dai dati del Barometro Aftermarket, rilevazione statistica interna al gruppo Componenti ANFIA: -27,6% a gennaio-giugno 2020, con una caduta maggiore per le famiglie prodotto della Carrozzeria ed abitacolo (-49%) e Componenti elettrici ed elettronici (-33,9%). A partire dalla seconda metà di giugno, si assiste ad un significativo incremento della domanda, tendenza positiva anche per i mesi successivi, grazie ad un maggior utilizzo dell'auto privata negli spostamenti quotidiani e alla ripresa delle revisioni, bloccate nei mesi di lockdown.

