

1 Scenari globali dell'industria automotive

Emanuela Pregnotato

(Area Economica & Internazionalizzazione, ANFIA, Torino, Italia)

Miriam Sala

(Responsabile Area Studi e Statistiche, ANFIA, Torino, Italia)

Sommario 1.1 L'economia mondiale. – 1.1.1 La congiuntura economica mondiale. – 1.1.2 Il petrolio. – 1.1.3 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. – 1.3 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. – 1.4.6 Trasporto merci: veicoli commerciali e industriali, mercato di furgoni, autocarri e rimorchi.

1.1 L'economia mondiale

La pandemia di COVID-19 ha avuto effetti estremamente gravi, a livello umano, economico e sociale. A fine giugno 2021, si contano nel mondo oltre 180 milioni di casi e quasi 4 milioni di decessi.

La diffusione del virus ha avuto forti ripercussioni economiche, sebbene eterogenee a seconda delle ondate epidemiche e della loro severità.

A un anno e mezzo dallo scoppio della pandemia le prospettive globali rimangono molto incerte. Le varianti del virus, la copertura irregolare dei vaccini e i numeri ancora molto alti delle vittime destano preoccupazioni.

Nonostante le politiche economiche a sostegno delle famiglie e delle imprese, messe in atto in molti Paesi avanzati, la crisi ha colpito soprattutto le fasce più deboli della popolazione e i Paesi più vulnerabili, aumentando il rischio di disuguaglianze, che sicuramente avrà ripercussioni anche per gli anni a venire. Il sostegno finanziario internazionale, le campagne massive di vaccinazione, anche nei Paesi più poveri, saranno fondamentali nel breve periodo per limitare i danni.

1.1.1 La congiuntura economica mondiale

Tabella 1.1 PIL, variazioni percentuali annuali (2019-22)

variazioni % a/a	2019	2020	Proiezioni	
			2021	2022
PIL MONDO	2,8	-3,3	6,0	4,4
Paesi avanzati	1,6	-4,7	5,1	3,6
Area Euro	1,3	-6,6	4,4	3,8
Regno Unito	1,4	-9,9	5,3	5,1
Giappone	0,3	-4,8	3,3	2,5
Stati Uniti	2,2	-3,5	6,4	3,5
Canada	1,9	-5,4	5,0	4,7
Paesi emergenti e in via di sviluppo	3,6	-2,2	6,7	5,0
Brasile	1,4	-4,1	3,7	2,6
Cina	5,8	2,3	8,4	5,6
India	4,0	-8,0	12,5	6,9
Russia	2,0	-3,1	3,8	3,8
Messico	-0,1	-8,2	5,0	3,0
Mena	1,4	-2,9	3,7	3,8
Africa Sub-Sahariana	3,2	-1,9	3,4	4,0
Nigeria	2,2	-1,8	2,5	2,3
Sud Africa	0,2	-7,0	3,1	2,0

Fonte: FMI - World Economic Outlook, aprile 2021

Secondo le rilevazioni del FMI, nel 2020 il PIL mondiale è in riduzione del 3,3% rispetto al 2019, la contrazione più significativa dalla Seconda guerra mondiale. Dopo il calo senza precedenti della prima parte del 2020, bloccata dalla diffusione della pandemia e dalle prime misure restrittive, l'attività mondiale ha recuperato nel terzo trimestre, ma ha rallentato nuovamente negli ultimi tre mesi, seppure in maniera minore rispetto alla primavera, a causa del nuovo aumento dei contagi e delle conseguenti nuove misure di contenimento.

Le ripercussioni della diffusione del COVID-19, come già accennato, si sono manifestate in modo eterogeneo e differente da regione a regione. Il PIL delle economie avanzate è diminuito del 4,7% con una forte contrazione degli investimenti e dei consumi privati.

Grazie a una robusta politica fiscale, gli Stati Uniti hanno mostrato una riduzione inferiore rispetto agli altri Paesi avanzati (-3,5%). Mentre il Canada ha subito una flessione del 5,4%.

Nell'Area Euro si riscontrano cali più marcati: i Paesi a forte vocazione turistica, come Spagna e Italia si riducono, rispettivamente, dell'11,0% e dell'8,9%, la Francia dell'8,2% e la Germania del 4,9%. Il Regno Unito, per il primo anno fuori dall'Europa, cede del 9,9%.

Tabella 1.2 PIL UE27, variazioni percentuali annuali (2019-22)

variazioni % a/a	2019	2020	Proiezioni	
			2021	2022
PIL UE	1,7	-6,1	4,4	3,9
Area Euro	1,3	-6,6	4,4	3,8
Germania	0,6	-4,9	3,6	3,4
Francia	1,5	-8,2	5,8	4,2
Italia	0,3	-8,9	4,2	3,6
Spagna	2,0	-11,0	6,4	4,7
Polonia	4,5	-2,7	3,5	4,5

Fonte: FMI - World Economic Outlook, aprile 2021

Guardando alla media annua del 2020, rispetto al 2019, la produzione industriale è diminuita dell'8,6% nella zona euro e dell'7,9% nell'UE27.

Tabella 1.3 Produzione industriale UE27, variazioni percentuali annuali (2019-20). Variazioni percentuali sullo stesso mese dell'anno precedente per il primo terzo del 2021

variazioni % a/a	2019	2020	gen-21/ gen-20	feb-21/ feb-20	mar-21/ mar-20	apr-21/ apr-20
UE27	-0,8	-7,9	0,6	-1,4	11,5	38,7
Area Euro	-1,3	-8,6	0,3	-1,8	11,5	39,0
Germania	-4,3	-10,2	-3,1	-6,6	5,3	33,0
Francia	0,6	-11,1	0,3	-6,2	14,2	45,0
Italia	-1,1	-11,4	-2,1	-0,8	38,4	79,5
Spagna	0,6	-9,8	-2,1	-2,3	13,4	50,5
Polonia	4,3	-2,1	5,3	4,0	16,0	45,2

Fonte: Eurostat, aggiornamento giugno 2021

Nel 2020, il Giappone perde il 4,8%. Pur trattandosi della peggiore riduzione dalla crisi dei subprime nel 2009, è un dato decisamente migliore rispetto alle previsioni del Fondo Monetario Internazionale (-5,3%) e rispetto a quanto gli stessi leader giapponesi potessero sperare.

Nel quadro delle economie emergenti, il PIL si contrae dell'1%. Nel dettaglio, Russia e Polonia subiscono una flessione rispettivamente del 3,1% e del 2,7%. In America, il Brasile si riduce del 4,1%, mentre il Messico dell'8,2%. L'India, duramente colpita dalla pandemia anche a cavallo tra 2020 e 2021, registra un calo pari all'8%.

La Cina è l'unica nazione a mantenere un dato positivo di crescita economica nel 2020, anche se inferiore al dato medio degli ultimi anni, +2,3%. Da solo, il Paese contribuisce per il 18,3% all'economia mondiale (gli Stati Uniti sono secondi, sotto di 2,4 p.p.) e per il 12,4% alle esportazioni; la

popolazione della Cina costituisce il 18,4% della popolazione mondiale.

La ripresa economica, così come la crisi, procede diversamente in base ai Paesi, ai settori economici e alle misure di contenimento e di sostegno messe in atto dai governi, condizionate comunque dall'incertezza di poter uscire presto, e in maniera permanente, dalla crisi.

Secondo le più recenti stime del FMI, nel 2021 il PIL globale aumenterà del 6%, ma una vera ripresa si potrà vedere soltanto nel 2022 (+4,4%). Le economie avanzate cresceranno nel 2021 del 5,1% e nel 2022 del 3,6%, mentre i Paesi emergenti torneranno ai livelli pre-crisi nel corso del 2023, ad esclusione della Cina, che come si è visto aveva già ampiamente recuperato in chiusura d'anno.

Il mercato del lavoro si è bruscamente arrestato nella primavera del 2020. Nonostante lo straordinario sostegno politico, i tassi di disoccupazione sono aumentati di circa 1,5 punti percentuali rispetto alla media pre-pandemia, sia nelle economie avanzate che nei mercati emergenti. Anche il tasso di partecipazione al mercato del lavoro è crollato.

Il FMI stima che il tasso di disoccupazione passerà dal 9,1% del 2020 al 10,3% nel 2021 e all'11,6% nel 2022. Le misure di sostegno al mantenimento del posto di lavoro sono importanti per mitigare i danni di uno shock avverso del mercato del lavoro, come è la pandemia di COVID-19. Il dispiegamento di tali misure è stato essenziale per evitare che la disoccupazione aumentasse ulteriormente e ha aiutato a proteggere i lavoratori più colpiti, come quelli meno qualificati, le donne e i giovani.

Ciò nonostante, sarà difficile tornare ai livelli di occupazione pre-pandemia, soprattutto per quei Paesi, come gli Stati Uniti, dove si è puntato maggiormente sul rafforzamento dei sussidi di disoccupazione, piuttosto che su programmi di integrazione dei salari come in altre nazioni.

All'esplosione della pandemia, le banche centrali hanno rapidamente fornito liquidità e sostenuto estensioni di credito a una vasta platea di creditori.

Si è parlato già di quanto le politiche di sostegno alle imprese e alle famiglie siano state fondamentali per fronteggiare la crisi, soprattutto nella prima fase della diffusione del COVID-19. Gli Stati Uniti hanno approvato un piano fiscale per 3.500mld di US\$, destinati a sussidi per il mercato del lavoro, fondi per il sistema sanitario, crediti all'industria, che hanno incrementato il disavanzo pubblico al 15,8% del PIL. In Giappone e nel Regno Unito il disavanzo è leggermente inferiore, mentre nell'Area Euro ha raggiunto il 7,6%.

Nei Paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), l'aumento dell'indebitamento pubblico si è reso indispensabile per far fronte alla pandemia, ma ha accentuato la loro vulnerabilità di economie emergenti, esponendoli a rischi di inasprimento delle condizioni finanziarie globali.

Mentre nei Paesi più avanzati la campagna vaccinale procede spedita, nei Paesi in via di sviluppo è più lenta e meno strutturata e ci si aspetta che potrà essere completata solo nella seconda metà del 2022.

Con un simile scenario, alcuni Paesi potrebbero uscire dalla pandemia, e conseguentemente dalla crisi, molto prima di altri, che potrebbero essere così costretti, in attesa della distribuzione a tappeto dei vaccini, a prolungare le misure di contenimento. Sebbene i nuovi possibili lockdown certamente saranno meno impattanti rispetto ai precedenti, rallenterebbero comunque l'eventuale ripresa di questi Paesi incrementando il divario con le economie più avanzate.

Notevoli diversificazioni sono previste anche sul fronte del sostegno politico. Per quanto riguarda le economie avanzate, l'Unione Europea ha iniziato a distribuire i fondi della Next Generation EU (NGEU). Lo strumento, che prevede oltre 800mld di € stanziati, contribuirà a riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia di coronavirus per creare un'Europa post COVID-19 più verde, digitale, resiliente e adeguata alle sfide presenti e future. Tra i diversi finanziamenti, fulcro della NGEU, è il dispositivo per la ripresa e la resilienza che metterà a disposizione 724mld di € di prestiti e sovvenzioni per sostenere le riforme e gli investimenti effettuati dagli Stati membri, attenuando l'impatto economico e sociale della pandemia. Next Generation EU stanziava anche 50,6mld di € per REACT-EU, risorse aggiuntive che saranno erogate nel periodo 2021-22.

Negli Stati Uniti, il Congresso ha approvato, a marzo 2021, il 'Biden Stimulus' da 1.900mld di US\$ (il 27% dell'intero PIL statunitense). Le misure prevedono un versamento a tutti i cittadini con reddito annuo minore di 75mila US\$ e alle coppie sposate il cui reddito complessivo è minore di 150mila US\$. È prevista una proroga fino a settembre del 2021 del sussidio di disoccupazione approvato dal Congresso a dicembre e sono state introdotte anche ampie detrazioni fiscali. Il contrasto alla pandemia di coronavirus è un altro degli elementi fondamentali del pacchetto economico: in particolare i fondi stanziati serviranno ad ampliare il sistema di test e di tracciamento, a coprire le spese funerarie legate alle morti da COVID-19, ad accelerare la distribuzione dei vaccini e ad acquistare materiale medico. Sono stati stanziati anche 60mld di US\$ in aiuti agli Stati e ai governi locali, i cui bilanci sono stati profondamente danneggiati dalla crisi dell'ultimo anno. Altre misure riguardano lo stanziamento di 130mld di US\$ per mettere in sicurezza le scuole e rendere più veloce la loro riapertura, e di 40mld di US\$ per le università. Sono stati approvati programmi per sostenere le imprese colpite dalla crisi, come bar e ristoranti, aiuti a chi non riesce a pagare affitti e mutui, e infine una vasta gamma di sussidi per consentire a più persone possibile di beneficiare dell'Affordable Care Act, cioè della riforma delle assicurazioni sanitarie approvata sotto la presidenza Obama.

1.1.2 Il petrolio

Nel 2020, i prezzi delle materie prime, in particolare del petrolio, hanno mostrato ampie oscillazioni. Nella prima metà dell'anno, le limitazioni alla mobilità di persone e merci hanno determinato un calo significativo della domanda. L'aumento dello stock di greggio, senza precedenti nella storia, ha causato un crollo nei costi: ad aprile, il prezzo medio del petrolio ha raggiunto i 21,2 US\$ al barile, per poi risalire, a maggio a 30,4 US\$ e a giugno a 39,5 US\$. L'accordo tra i Paesi Opec+ per il taglio della produzione di 10mln di barili al giorno (circa il 10% della produzione globale), siglato ad aprile 2020, ha contribuito a riequilibrare il mercato.

Nel terzo trimestre, grazie alla campagna vaccinale e al miglioramento delle prospettive di crescita dell'economia globale, il prezzo del greggio si è attestato a 42 dollari al barile e nel quarto a 43,7.

Tabella 1.4 Prezzo del petrolio, US\$ al barile (2019-21)

	2019	2020	2021 Q2
Prezzo petrolio (media dei prezzi UK, Brent, Dubai e WTI)	US\$ 61,4	US\$ 41,3	US\$ 67,2

Fonte: FMI - Primary Commodity Prices, 9 luglio 2021

Il 2021 è iniziato all'insegna della crescita (rispettivamente a 49,3 dollari il primo quadrimestre e 67,1 nel secondo). Le quotazioni sono state favorite anche dalla decisione dell'Opec+ di ripristinare gradualmente la produzione nel corso dell'anno. Dopo mesi di negoziazione, in luglio, i produttori aderenti all'Opec+ hanno raggiunto un accordo che porterebbe alla totale eliminazione dei tagli entro settembre 2022.

Sugli obiettivi della coalizione, pesa comunque ancora un clima di crescente pessimismo, alimentato dalla risalita dei contagi, dal rischio di nuove chiusure e dal conseguente impatto sulle attività produttive e sulla domanda di petrolio.

Anche da parte degli investitori emerge sempre più forte la preoccupazione che l'economia globale possa essere avviata ad una fase di stagflazione, legata in gran parte proprio alle tensioni sulle materie prime e sulla logistica - accompagnata da una frenata della crescita.

1.1.3 Il commercio mondiale

Gli effetti della pandemia di COVID-19 si sono fatti sentire su moltissime economie e di conseguenza anche sugli scambi globali, rallentati non solo per via della caduta di produzione e domanda che nel 2020 ha penalizzato molti Paesi. Sugli scambi internazionali hanno anche pesato le difficoltà

di collegamento e trasporto, le restrizioni e le misure sanitarie che sono state messe in campo dalle principali economie mondiali per contrastare l'emergenza sanitaria e che hanno notevolmente complicato l'organizzazione del commercio internazionale.

Secondo le stime del FMI, la caduta degli scambi di merci e servizi, nel 2020, si attesta a -8,5% rispetto all'anno precedente. Anche gli investimenti diretti esteri a livello globale hanno fatto registrare una brusca caduta, con riflessi sul commercio internazionale. Il brusco calo arriva dopo circa un decennio in cui il trend di crescita del commercio mondiale, sebbene positivo, risultava già minore rispetto al decennio precedente. Tuttavia, secondo l'opinione di molti esperti di politica internazionale, è fondamentale mantenere un'apertura degli scambi commerciali, principalmente per due motivi: la presenza di accordi commerciali e l'abbattimento di barriere non tariffarie agevolano la ripresa del commercio internazionale; al contempo consentono di aumentare la prosperità delle economie in fase di sviluppo, migliorando le condizioni economiche di milioni di persone scongiurandone l'assoluta povertà.

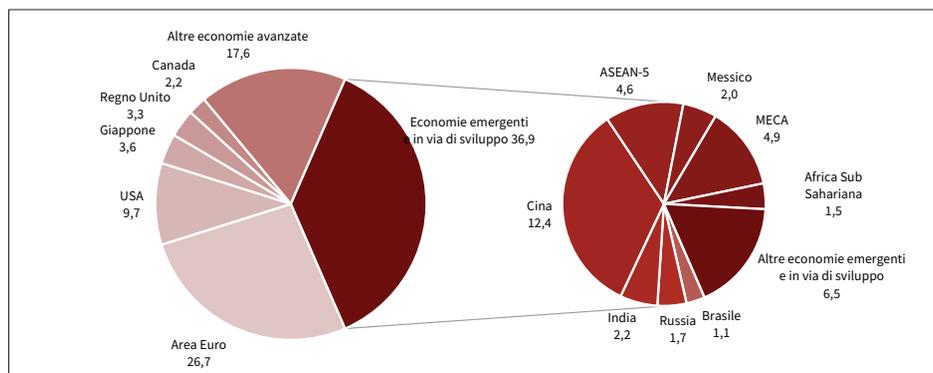
Tabella 1.5 Commercio mondiale, variazioni percentuali annuali (2018-21)

variazioni % a/a	2019	2020	2021F	2022F
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	0,9	-8,5	8,4	6,5

Fonte: FMI - World Economic Outlook, aprile 2021

Nel corso del 2020 Area Euro, USA e Cina si sono dimostrati nuovamente i principali protagonisti del commercio internazionale, rispettivamente con quote di beni e servizi pari a 26,7%, 9,7% e 12,4%. Tuttavia, mentre l'Area Euro e Cina hanno chiuso l'anno con una percentuale in crescita rispetto al 2019 (+0,4 p.p. l'Area Euro e +2,1 p.p. la Cina), gli USA hanno invece rallentato la corsa con un -1,1 p.p. rispetto al 10,8% del 2019.

Figura 1.1 Esportazioni mondiali di beni e servizi, in % (2020)



Fonte: FMI - World Economic Outlook, Aprile 2021

Secondo gli ultimi dati del **barometro del commercio delle merci del WTO**,¹ il commercio globale sta continuando a riprendersi nel 2021, seguendo un andamento di recupero a 'V', dopo un ripido ma breve calo, indotto dalla riduzione degli scambi che hanno toccato il fondo nel secondo trimestre 2020.

Il barometro delle merci è un indicatore composito per il commercio mondiale, che fornisce informazioni in tempo reale sulla traiettoria del commercio di merci rispetto alle tendenze recenti. L'ultimo indice rilevato (aprile 2021) si attesta a 109,7, quasi 10 punti al di sopra del valore di riferimento di 100 e in aumento di 21,6 punti su base annua, riflettendo sia la forza dell'attuale ripresa che la profondità dello shock COVID-19 dello scorso anno. Nel mese di aprile 2021, tutti gli indici componenti il barometro sono stati al di sopra del trend e in aumento, evidenziando la natura ampia della ripresa e segnalando un'accelerazione del ritmo di espansione commerciale.

Focalizzando l'attenzione sull'andamento del commercio nel 2020, se da un lato i principali indicatori congiunturali del commercio mondiale di beni hanno evidenziato un veloce recupero degli scambi, la **ripresa non è stata omogenea**. Alcuni settori come quelli delle dotazioni sanitarie, delle materie prime naturali o dei componenti elettronici, hanno chiuso l'anno con un incremento rispetto al 2019 dei volumi scambiati. Al contrario, la **filiera automotive** è stata una delle più colpite dai vari lockdown diffusi in tutto il mondo, chiudendo il 2020 con una **contrazione superiore al**

¹ https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/wtoi_28may21_e.htm, edizioni 18 febbraio 2021 e 28 maggio 2021.

15% in quantità rispetto al 2019. Tuttavia il recupero per la filiera automotive è stato significativo nell'ultimo trimestre del 2020, grazie ai piani di **incentivi all'acquisto** avviati dai principali Paesi europei, come Germania, Francia e Spagna, soprattutto per le auto elettriche, ma anche per ridurre le auto in stock a motore termico spingendo la rottamazione di veicoli sopra i 10 anni di età, come avvenuto in Italia.

Secondo le **nuove stime del WTO**, il volume del **commercio mondiale delle sole merci dovrebbe aumentare dell'8,0% nel 2021**, continuando il suo rimbalzo dopo il crollo indotto dalla pandemia. Tuttavia, il COVID-19 continua a rappresentare la più grande minaccia per le prospettive del commercio, poiché nuove ondate di infezione potrebbero facilmente minare la ripresa.

L'accelerazione dell'economia, spinta dalla ripresa post-crisi, in realtà ha portato con sé **nuovi rischi** che stanno mettendo a dura prova le **catene globali del valore (GVC), come quella automotive**, fortemente connesse per lo scambio di beni finali e intermedi a livello mondiale.

Tutti questi elementi potrebbero portare le aziende a rivalutare la propria presenza internazionale, spingendo a riportare all'interno dei confini nazionali fasi produttive collocate altrove. Tuttavia, questo fenomeno, comunemente definito *reshoring*, se da un lato può consentire di ridurre i rischi di interruzioni nell'approvvigionamento, dall'altro potrebbe portare a notevoli incrementi di costo per il trasferimento e non necessariamente a efficienze produttive.

Aumento prezzi materie prime

Dall'inizio dell'anno 2021 il sistema economico globale sta soffrendo **l'aumento dei prezzi di alcune materie prime** fondamentali anche per la filiera automotive. Durante i mesi di lockdown, le imprese hanno di fatto azzerato gli ordini e ridotto praticamente a zero le scorte di magazzino. Alla ripresa delle attività produttive, è seguita una vera e propria rincorsa alle materie prime utili sia per la produzione, ma anche per ricostituire le scorte. Questa richiesta extra ha fatto sì che i prezzi di talune materie prime, come **rame, alluminio, acciaio**, schizzassero verso l'alto rispetto alle quotazioni di fine anno 2020. Il prezzo del **rame** a inizio 2021 ha raggiunto un picco di +40%, certamente in seguito al boom del settore immobiliare negli USA, ma anche per la maggiore domanda di veicoli elettrici. Il prezzo del **litio e terre rare** deve l'impennata alla progressiva **accelerazione verso la transizione green dell'economia**.

Inoltre, per quanto riguarda l'acciaio, a complicare la situazione dei prezzi elevati vi è anche l'annosa questione dei **dazi doganali introdotti nel 2018**, ancora nella fase pre-COVID, durante la guerra commerciale tra USA e Europa e tra USA e Cina. A partire da giugno 2018 l'ex presidente

Trump, al fine di favorire lo sviluppo dell'industria metallurgica americana, introdusse **nuovi dazi sull'importazione di acciaio e alluminio, rispettivamente pari al 25% e 10% provenienti da Europea e Asia**. Come conseguenza, l'EU aveva reagito con **tariffe del 25% in più su un elenco di prodotti americani** e successivamente, per proteggere la produzione europea, aveva introdotto, prima in maniera provvisoria nel luglio 2018 e poi definitiva nel febbraio 2019 con una durata triennale, le **misure di salvaguardia sull'importazione di acciaio da Paesi extra-EU**.

Le misure prevedevano dei limiti quantitativi all'import attraverso un criterio misto di quote per Paese, ossia assegnate specificatamente ai principali Paesi esportatori, e un contingente residuale globale. Tali misure dovevano scadere a fine giugno, ma in seguito alla nuova indagine avviata dall'EU e nonostante le molteplici azioni messe in atto dalle principali associazioni europee dei costruttori di autoveicoli e componenti, rispettivamente ACEA e CLEPA, insieme a moltissime associazioni nazionali, tra cui ANFIA, le misure di salvaguardia sono state confermate per altri 3 anni sino al 30 giugno 2024.

Questi meccanismi protezionistici hanno creato ulteriori tensioni e si sperava potessero essere spezzati con l'arrivo del nuovo presidente USA Joe Biden, ma così non è stato, anche se va registrato qualche passo avanti.

È naturale pensare che costi sempre maggiori erodono i margini e complicano i piani di crescita e di investimento delle aziende. Per correre ai ripari, come prima difesa, **le aziende cercano di correggere i prezzi di vendita, innescando però un circolo vizioso che non può funzionare**, e dando una nuova spinta all'incremento dell'inflazione.

Trasporti locali e sistemi logistici internazionali

La pandemia di COVID-19 ha avuto pesanti effetti anche sui trasporti locali e sui sistemi logistici internazionali. Le misure sanitarie per il contenimento del virus e la simultanea ripartenza di tutti i sistemi industriali mondiali hanno causato una pesante **perdita di efficienza del sistema di trasporto sia locale che internazionale**, con il conseguente **aumento dei costi di trasporto**.

Nel corso dell'ultimo anno, tutte le aziende che commerciano con l'Asia sono state colpite **dall'aumento vertiginoso dei noli marittimi**, e sebbene si possa pensare che il problema riguardi solo le rotte fra Asia ed Europa, in realtà è una situazione globale, come dimostra lo studio dell'UNCTAD² (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo) sui noli per container in partenza dal porto cinese di Shanghai. I motivi alla base di questi aumenti sono molteplici.

2 <https://unctad.org/>.

Se tra febbraio e marzo 2020 il traffico da e verso la Cina ha risentito della chiusura delle imprese cinesi imposta dalle autorità, con la riapertura delle loro attività la richiesta di contenitori è aumentata. A parte l'export cinese di mascherine e dispositivi anti-COVID, il confinamento in casa di centinaia di milioni di cittadini, non solo in Europa ma anche nel resto del mondo, ha dato un impulso fenomenale al commercio elettronico (in Italia +50,2% secondo i dati ISTAT). Dato che molti dei prodotti acquistati sono realizzati in Asia (in particolare in Cina), è aumentata la richiesta di trasporti da quest'area geografica verso il resto del mondo. Tuttavia, nel medesimo periodo non vi è stato un parallelo aumento nelle importazioni cinesi, per cui si è verificato uno **sbilanciamento nei flussi di contenitori** che ha reso impossibile per gli operatori marittimi poter riempire i container di ritorno in Cina. Questo **ha spinto gli spedizionieri ad aumentare i noli dei contenitori in partenza dalla Cina per poter coprire il rientro degli stessi vuoti.**

Anche i **tempi di spedizione** hanno fatto le spese della situazione, non solo per la difficoltà a trovare contenitori liberi in partenza dalla Cina, ma anche perché alcuni operatori marittimi hanno cercato di coprire i costi **modificando le tratte**, col risultato che vi sono container che partono dalla Cina, vengono trasbordati a Singapore o altri porti dell'Asia per poi ripartire verso l'Europa.

Per dare un'idea dell'impennata dei costi, a metà luglio il costo del nolo per un trasporto via mare di un container da 40 piedi da Shanghai a Rotterdam, superava i 12mila US\$ con un incremento del 595% rispetto al 2020 (Drewry World Container Index³). In generale, l'indice composito rimane più alto del 339% rispetto a luglio 2020.

Si tratta di un **fenomeno che impiegherà tempo prima di poter rientrare** e l'aumento del costo del greggio, cui si sta assistendo in questi primi mesi dell'anno non aiuta. Il rischio concreto è che questi aumenti, uniti al contestuale incremento nel costo delle materie prime, possano dare origine a spinte inflattive.

Carenza microchip

I microchip, o microprocessori grandi pochi nanometri, sono essenziali per far funzionare ogni oggetto tecnologico, compresi molti componenti installati sugli autoveicoli. La componente elettronica intelligente dei veicoli è oramai fondamentale quanto quella meccanica.

La **forte domanda di microchip**, stimolata dalla richiesta di strumenti utili per lo smart working o per la DAD (didattica a distanza) durante il

3 <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>.

lockdown e i rallentamenti della produzione, dovuti alle regole anti-COVID, ha generato una **profonda carenza** di questi **componenti** aumentando i tempi di consegna dei prodotti o causando l'aumento dei prezzi al dettaglio.

Questa carenza ha avuto importanti **ripercussioni su diversi settori, tra cui anche quello automobilistico**, tenendo presente che in un'auto sono presenti all'incirca 3.000 microchip. Diverse case auto sono state costrette a tagliare la produzione, come General Motors e Ford negli USA o Volkswagen in Europa, o Audi, Volvo e Stellantis che hanno dovuto bloccare diversi impianti produttivi, in Belgio e in Italia, tra cui Melfi. In alcuni casi, ove era possibile, per aggirare il problema e continuare la produzione su alcuni modelli di auto, il costruttore ha deciso di sostituire le parti: è il caso della Peugeot 308 che andrà in produzione a settembre, sulla quale Stellantis ha deciso di sostituire i tachimetri digitali con quelli analogici, accordando in questo caso una riduzione di prezzo di vendita pari a 400 €.

Oltre all'incremento della domanda, occorre evidenziare un altro elemento che ha contribuito alla difficoltà di reperimento dei microchip. La **maggior parte della produzione mondiale di microchip** avviene in **Asia**, tra **Taiwan e Corea del Sud**, e il **numero di fabbriche è ridotto**. Tenendo presente che per produrre e consegnare un microchip ci vogliono all'incirca 6 mesi, nel medio-lungo periodo, **per rispondere agli ulteriori incrementi di domanda di chip, sarà necessario aumentarne la capacità produttiva**.

Le principali aziende produttrici si stanno già muovendo. **Intel** ha annunciato un investimento di 20mld di US\$ per la realizzazione di nuovi impianti produttivi negli USA e in Europa; **TSMC**, azienda taiwanese e il più grande produttore di chip al mondo, ha annunciato un investimento da 100mld di US\$ in tre anni per aumentare la capacità produttiva.

Data la strategicità di questi componenti, anche i governi si stanno attrezzando per trovare delle soluzioni: **USA e Europa** hanno promosso **nuovi investimenti nel settore dei microchip**, mentre la Cina continua a sussidiare il settore per mantenere l'indipendenza tecnologica.

Comunque, anche la realizzazione di **queste operazioni esigerà i suoi tempi**, e pertanto ci vorranno ancora diversi mesi prima che le criticità sulla fornitura di chip vengano eliminate. Sebbene i problemi di produzione rientreranno, il ritorno alla normalità non sarà prima del 2022.

Carenza materie prime

La ripresa economica è stata segnata anche dalla forte **carenza di materie prime** (polimeriche, acciaio, alluminio, etc.), utilizzate nella produzione di innumerevoli prodotti che trovano applicazione in molti settori, tra cui quello automotive. Dall'inizio dell'anno i problemi di consegna sono sempre più diffusi e stanno interessando molte materie prime come

polipropilene, poliammide 6, ABS utilizzati nel settore auto, e additivi speciali fondamentali per la produzione di composti e prodotti di plastica. Le gravi perturbazioni del mercato attualmente in corso in tutta Europa sono un sintomo dello **squilibrio strutturale tra la produzione locale e la domanda di materie prime e additivi**. Senza il ripristino di tale equilibrio, è altamente probabile il ripetersi periodico di gravi interruzioni della catena di produzione, con i clienti finali che subiranno danni a causa di interruzioni nella consegna dei prodotti e dei semilavorati.

Se focalizziamo l'attenzione sull'analisi delle risposte ottenute dalle aziende della componentistica in Italia, nel complesso la filiera non ha evidenziato **problemi di approvvigionamento** nel 30,4% dei casi o ha riscontrato problemi estemporanei (54,9% del totale). Solo nel 12,6% campione i problemi sono perdurati a lungo e nell'1,5% ha indotto a riorganizzare la filiera e/o cambiare fornitore. Analizzando i dati in base alla tipologia di aziende, i problemi prolungati di approvvigionamento e di riorganizzazione della filiera, si sono fatti sentire con maggior enfasi tra le aziende dell'E&D (20,5%) e tra i Sistemisti (21,4%).

Incidenze simili alla media nazionale si sono registrate in Piemonte (30,9% nessun problema, 52,7% problemi estemporanei, 14% problemi prolungati, 2,4% riorganizzazione filiera). Nel resto d'Italia: nessun problema (30,3%), problemi estemporanei (57,3%), problemi prolungati (11,6%) e riorganizzazione filiera (0,7%).

Chi **ha evidenziato problemi di approvvigionamento** li ha imputati quasi equamente tra fornitori italiani (51,8%) ed esteri (48,2%). Le incidenze sono molto diverse se si analizzano gli attori della filiera: le aziende delle lavorazioni si avvicinano al 70%, i subfornitori e gli E&D si attestano intorno al 60%, gli SPEC superano il 40% mentre i SITEM/MOD superano il 30% dei casi attribuibili a fornitori italiani.

In Piemonte, i rispondenti hanno attribuito maggiori problemi su fornitori italiani (54,2%), mentre nel resto d'Italia la ripartizione tra italiani ed esteri è divisa a metà.

Quando si sono presentati i problemi di approvvigionamento, **a livello nazionale, nell'11,9% dei casi, non è stata trovata una soluzione e pertanto si è proceduto con il blocco della produzione**, percentuale che sale al 36,8% nel caso dei SIST/MOD, 21,9% nei SUB (lavorazioni), 17,9% per E&D. Meno colpiti gli SPEC, i SUB, con percentuali sotto il 9%.

Il 63,5% dei rispondenti ha fatto ricorso a nuovi fornitori italiani e/o esteri, nel 5,4% solo a nuovi fornitori esteri, nel 19,2% solo a nuovi fornitori italiani.

In Piemonte, la percentuale dei rispondenti che ha dovuto bloccare la produzione sale al 12,5%, rispetto all'11,4% delle aziende nel resto d'Italia.

A conclusione si può affermare che lo shock causato dalla pandemia ha avviato una 'riorganizzazione emergenziale' di alcune filiere, tra cui anche quella automotive. Tuttavia, nel prossimo futuro, è verosimile pensare

che, più che i settori in sé, saranno premiate le strategie di quanti faranno propri gli stimoli verso digitalizzazione, ambiente e salute che guideranno politiche industriali, modelli di produzione e consumo nell'epoca post COVID-19.

Brexit

Oltre agli elementi di rischio emersi dalla ripresa economica post-COVID, è bene fare cenno alla questione Brexit e agli effetti sulla filiera automotive.

Il 24 dicembre 2020, dopo 8 mesi di negoziati, il Regno Unito e l'Unione Europea hanno raggiunto un compromesso relativo ai rapporti commerciali e siglato l'**Accordo di Commercio e Cooperazione** tra Unione Europea e Regno Unito (**TCA, Trade and Cooperation Agreement**), la cui applicazione provvisoria è stata prevista a partire dal 1° gennaio 2021, con entrata in vigore dal 1° maggio 2021.

Questo accordo ha scongiurato l'ipotesi di imposizione di dazi doganali del 10% sulle autovetture e del 5% sui componenti e le limitazioni agli scambi commerciali, tuttavia ha introdotto un **incremento dei costi amministrativi**. Non appena sarà terminato il periodo di transizione di un anno, tutte le case automobilistiche avranno, difatti, **l'obbligo di presentare tutta la documentazione che soddisfi la regola d'origine**, ovvero che **attesti la provenienza** britannica, o comunque comunitaria, **del 55% dei componenti di ciascun veicolo a propulsione tradizionale o del 40%** dei componenti nel caso di **veicoli elettrici**, soglia mantenuta più bassa per la provenienza inevitabilmente asiatica delle batterie. Non è da escludere però che tale limite possa in futuro aumentare lentamente.

Una delle conseguenze più pesanti dovute alla Brexit è riferita alla **delocalizzazione della produzione** da parte di molte case automobilistiche, con la conseguente perdita di migliaia di posti di lavoro. **Jaguar Land Rover** ha investito in **Slovacchia per trasferire una parte della produzione**, la casa automobilistica **Honda** ha deciso di chiudere lo stabilimento di Swindon e **Nissan** ha rinunciato alla produzione di un nuovo modello. Anche **BMW** ha posticipato i progetti di adeguamento dell'impianto MINI per avviare le procedure di trasferimento del comparto dedicato all'assemblaggio in Germania o in Cina.

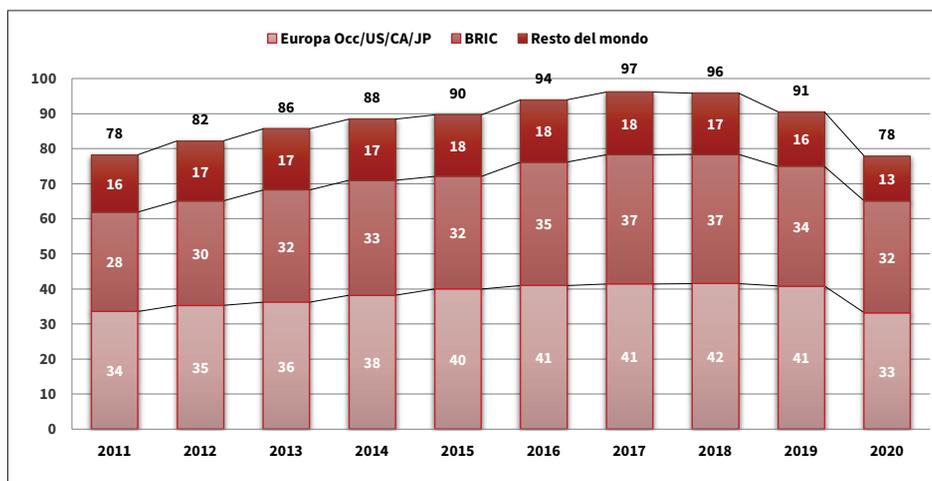
1.2 L'industria automotive mondiale

1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

Nel 2020 sono stati venduti 78mln di autoveicoli (-13,8% sul 2018), circa 12,5mln in meno rispetto al 2019. L'andamento delle vendite mondiali è stato contrassegnato soprattutto dalle flessioni del mercato degli autoveicoli in Europa, -23,6% nell'area EU27, EFTA e Regno Unito, e in Nord America (-16,6%).

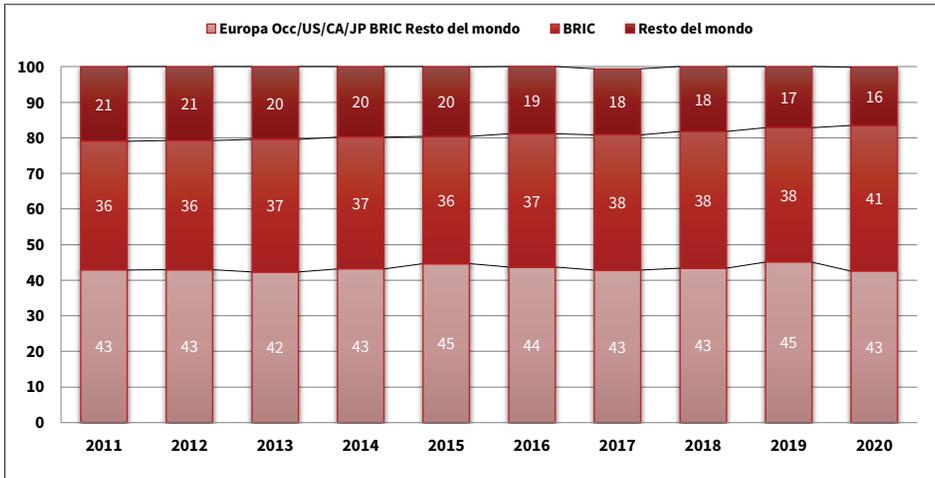
Nell'ultimo decennio le vendite di autoveicoli sono cresciute fino a raggiungere la cifra record di 97mln di autovetture nel 2017, ma dal 2018 hanno ricominciato a scendere. In particolare, nel triennio 2018-20, sono le economie avanzate a perdere il maggior numero di volumi, anche a causa dell'impatto che il COVID ha avuto nel 2020. Le economie emergenti, identificate in figura 1.2 e 1.3 come BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), perdono, rispetto al 2017, 5mln di unità immatricolate, così come il 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 emergenti rappresentavano dieci anni fa il 36% della domanda globale di autoveicoli con 28mln di autoveicoli venduti e nel 2020 il 41%, seppure con 32mln, grazie soprattutto alla crescita del mercato più grande del mondo, la Cina, che, nonostante sia stato il primo Paese ad essere colpito dalla pandemia, ha subito nel 2020 una contrazione più bassa rispetto agli altri principali mercati (-1,9% vs. 2019). La Cina con 25,3mln di vetture immatricolate nel 2020, costituisce il 32,5% del mercato mondiale, e cresce di 4 p.p. rispetto alla quota del 2019.

I mercati tradizionali dell’Europa Occidentale, USA, Canada e Giappone, hanno incrementato i propri volumi fino al 2018, ma subiscono il contraccolpo più forte nell’anno della pandemia, quando scendono addirittura sotto i volumi del 2011.

Il resto del mondo vale 13mln di immatricolazioni, 3mln in meno rispetto al 2011, con una quota del 16% (5 punti percentuali in meno rispetto al 2011).

Nel 2020 la domanda globale di autovetture è pari a 53,6mln di unità (-15,9% sui volumi del 2019), mentre il mercato dei veicoli commerciali e industriali è di 24,4mln (-8,7%).

In **UE-EFTA-UK**, la domanda complessiva cala del 23,6% nel 2020 e vale il 18,1% del mercato globale degli autoveicoli. I volumi 2020 sono allineati ai volumi della Grande Recessione del 2012-13 e superano di poco i 14mln di unità immatricolate. Nel dettaglio, il mercato europeo ha riguardato quasi 12mln di autovetture (-24,3% sul 2019 e il 22,3% della domanda globale del segmento) e 2,1mln di veicoli commerciali e indu-

striali (-19,2% sul 2019 e l'8,7% della domanda globale, circa un punto percentuale in meno rispetto allo scorso anno).

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

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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	15,80	11,95
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	2,63	2,13
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	18,43	14,08
var. %		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Autovetture		-7,6	-2,5	-4,9	-1,4	-7,9	-1,8	5,5	9,2	6,6	3,1	-0,0	1,0	-24,4
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	2,4	-19,2
Totale		-7,8	-6,8	-3,5	-0,0	-8,4	-1,5	5,8	9,7	7,2	3,1	0,4	1,2	-23,6

Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Con 12mln di nuove auto immatricolate, il 2020 risulta inferiore ai volumi record del 2007 del 26%, pari a 4,2mln di auto in meno. Sebbene nell'ultimo quinquennio si siano registrati volumi sempre superiori ai 15mln di nuove registrazioni, ciò non ha garantito uno svecchiamento del parco, che è passato da un'età media di 10,4 anni nel 2013 a 11,5 anni nel 2019. Lituania, Estonia e Romania sono i Paesi con le flotte più anziane (oltre 16 anni di età media delle autovetture circolanti sui territori).

Tornando alle immatricolazioni di autovetture, tutti i major market registrano nel 2020 cali a doppia cifra: nel dettaglio, la Spagna perde il 32,3% dei volumi 2019, il Regno Unito il 29,4%, l'Italia il 27,9% la Francia il 25,5% e la Germania il 19,1%.

Nel 2020 si consolida il mercato delle vetture ad alimentazione alternativa. Complessivamente, i veicoli elettrici ibridi hanno costituito l'11,9% delle vendite totali di autovetture in tutta l'UE, rispetto al 5,7% del 2019. I veicoli a ricarica elettrica hanno visto un aumento della domanda simile al 2019, rappresentando il 10,5% di tutte le nuove immatricolazioni di auto nell'Unione Europea, rispetto a un mercato del 3,0% nel 2019. Anche se il calo complessivo delle immatricolazioni di auto ha colpito principalmente le alimentazioni tradizionali (diesel e benzina), i motori a combustione interna hanno ancora dominato le vendite di automobili dell'UE in termini di quota di mercato (75,5%) nel 2020.

I cinque major markets europei hanno immatricolato oltre 2mln di autovetture ad alimentazione alternativa nel 2020, con un aumento del 76% e una quota che vale il 25% del mercato complessivo dei cinque Paesi. Il

mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale circa il 70% del mercato eco-friendly europeo.

Le auto ad alimentazione alternativa più vendute sono le auto ibride tradizionali, il 13% del mercato totale dell'area considerata, seguite dalle auto a batteria (5,6% di quota), dalle auto ibride plug-in (4,7% di quota) e dalle auto a gas (2% di quota). Le auto ad alimentazione tradizionale, benzina e diesel, seppure con una diminuzione rispettivamente del 36,9% e del 38,8% rispetto allo scorso anno, costituiscono ancora i 3/4 del mercato.

Nel triennio 2017-19 l'aumento delle vendite di auto ad alimentazione alternativa non era stato sufficiente a contenere l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio, che da 118,1 g/km del 2016 erano gradualmente aumentati fino a 122,3 g/km nel 2019. Secondo i dati provvisori della European Environment Agency, solo nel 2020, si registra una riduzione significativa nelle emissioni di CO₂ delle nuove auto, pari a 14,5 g/km.

Dal 2017 è attiva la nuova procedura di prova dei veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) con l'obiettivo di sostituire gradualmente il vecchio ciclo di guida europeo (NEDC). Il WLTP consente di ottenere informazioni più realistiche sulle emissioni dei veicoli durante le prove di omologazione.

In luglio, la Commissione Europea ha introdotto «Fit for 55», il pacchetto di proposte legislative a supporto del Green Deal. In particolare, la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 55% rispetto ai livelli del 1990, con l'obiettivo di raggiungere la *carbon neutrality* entro il 2050.

Per il settore dei trasporti, le proposte dell'UE mirano a ridurre progressivamente le emissioni fino ad arrivare a zero nel 2035.

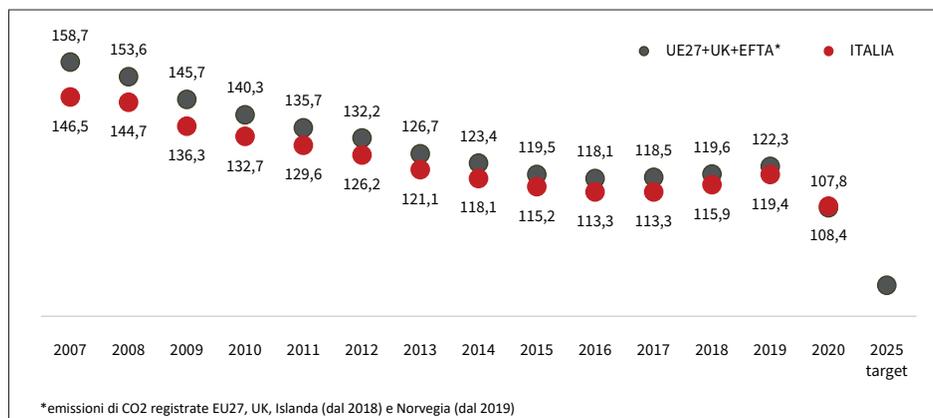
Ciò implicherebbe che nessun veicolo nuovo, diesel a benzina o ibrido, sia più venduto a partire da tale data. La proposta è estremamente ambiziosa e ha ricevuto un'accoglienza molto tiepida sia dall'industria automobilistica che da vari Stati membri.

Benché infatti una produzione di massa di veicoli elettrici potrebbe abbassarne rapidamente il prezzo, permangono ancora troppi ostacoli sulla strada della completa elettrificazione. Ostacoli che sono legati in particolare alle infrastrutture di ricarica, ancora insufficienti e diffuse in modo non omogeneo da Paese a Paese.

L'UE è tuttora molto lontana dal valore-obiettivo stabilito nel Green Deal di un milione di punti di ricarica entro il 2025 e non dispone ancora di una tabella di marcia strategica generale per la mobilità elettrica.

Un'altra problematica è legata alla produzione di batterie, ad oggi ancora fortemente dipendente dalla Cina. L'Europa ha realizzato nel 2020 soltanto il 7% del totale delle batterie prodotte per la mobilità elettrica e punta a raggiungere un terzo della produzione globale entro il 2030.

Figura 1.4 UE-ITALIA: Media emissioni CO₂ delle nuove autovetture immatricolate (g/km), protocollo NEDC



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche su dati EEA

Nell'UE-EFTA-UK, per il comparto dei veicoli commerciali leggeri (VCL) e industriali, si registra nel 2020 un calo del 19,2%, con 2,1mln di unità (circa il 9% di quota nel mondo), così ripartite: 1,79mln VCL (-18%), 297mila autocarri (-26,6%) e 36mila autobus (-22,6%). Il mercato più grande del comparto è quello francese con oltre 450mila nuove registrazioni, seguito da quelli di Germania (351mila), Regno Unito (334mila), Italia (183mila) e Spagna (179mila).

Fuori dall'area considerata, le vendite di autoveicoli diminuiscono in Russia (-8,3%) ma crescono in Turchia (+61,8%) dove il mercato era già precipitato nel biennio 2018-19.

Nell'area del **Nord America**, le vendite di autoveicoli nuovi sono state 17mln (-16,6% sul 2019), il 21,7% della domanda globale. La media annua delle vendite è stata di 20,3mln di autoveicoli dal 2016 al 2020.

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	2020
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	20,33	16,96
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111	110	110	105	88

Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Nel 2020 tutti i mercati dell'area hanno subito una contrazione a doppia cifra. Il mercato **USA** ha contato 14,5mln di immatricolazioni (-15,2%).

FCA pesa per il 12,5% del mercato LV (light vehicle), mezzo punto percentuale in meno rispetto al 2019, con volumi in calo del 17,5%.

La quota del mercato di light vehicle di produzione domestica (prodotto nell'area Nord America) è del 77,4%, mentre i veicoli d'importazione costituiscono il restante 22,6%. Il principale Paese d'origine degli autoveicoli importati è il Giappone, con 1,6mln di veicoli importati, il 9,6% del mercato.

Nel 2020, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 754.706 light vehicle ad alimentazione alternativa (+4,7%), che valgono il 5,2% del mercato totale LV (era il 4,3% nel 2019 e il 3,9% nel 2018), di cui: 774mila ibridi (-11,5%), 62mila ibridi plug-in (-27,7%), 237mila BEV (veicoli elettrici a batteria) (+1,3%) e 1.000 fuel cell (-55%). I veicoli a zero emissioni (BEV+FC) rappresentano il 31,5% del mercato ad alimentazione alternativa e l'1,6% del mercato complessivo LV.

Con il cambio di amministrazione, gli Stati Uniti hanno accelerato sull'elettrificazione, stanziando 174mld di US\$ a favore della mobilità sostenibile, con l'obiettivo di rendere elettrici tutti i mezzi pubblici (autobus e scuolabus).

Le vendite di autocarri medi-pesanti sono state 409.653, con un calo annuale del 22,3%.

La domanda di light vehicle in **Canada** è in calo del 19,9% con 1,5mln di nuove registrazioni. Nel 2020 sono stati venduti circa 45mila autocarri medi-pesanti, -14,1% sul 2019.

Cala per il quarto anno consecutivo la domanda di autoveicoli in **Messico**, dopo i volumi record registrati nel 2016 (1,65mln). Nel 2020, le immatricolazioni sono scese sotto la soglia del milione (948mila autoveicoli, -28% sul 2019).

L'area **Asia-Pacifico** vale oltre la metà della domanda mondiale di autoveicoli.

Il mercato della **Cina** è il più grande del mondo con 25,3mln di autoveicoli (-1,3% sul 2019), di cui 20,2mln sono autovetture (il 38% del mercato globale). Il mercato, 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%, ha registrato nel 2020 una flessione del 6%, nonostante la pandemia.

Con riferimento al solo comparto delle autovetture, nel 2020, in Cina, sono state immatricolate 20,2mln di unità, il 6% in meno rispetto al 2019, con una perdita in volumi di circa 1,3mln di vetture.

Analizzando la tipologia di alimentazione, calano le immatricolazioni di auto diesel (-29,1%) e benzina (-7,2%) mentre le immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa raggiungono una market share del 7,4%, con quasi 1,5mln di unità immatricolate, in aumento del 16% rispetto all'anno precedente.

Le autovetture ibride (mild e full) costituiscono l'1,2% del mercato, con volumi pari a 249.159 e una crescita del 25,2% rispetto al 2019. I NEV (new energy vehicle) raggiungono invece 1.246.289 di immatricolazioni nell'anno e una quota di mercato del 6,2%. Si tratta prevalentemente di BEV, in totale 999.556 autovetture vendute, che registrano una crescita del 16,1% sull'anno precedente. Le PHEV (veicoli ibridi plug-in) sono 246.733 unità e mostrano una crescita comunque significativa: +8,6%.

Va sottolineato come il CNG stia completamente scomparendo dal mercato cinese, dove già nel 2019 rappresentava lo 0,1% del mercato. Nel 2020 sono state immatricolate soltanto 274 autovetture, con un calo del 98,9% rispetto al 2019.

L'**India** registra il secondo calo consecutivo nel 2020, con 2,9mln di autoveicoli immatricolati, il 23% in meno rispetto al 2019. L'83% del mercato indiano è costituito da autovetture, in calo del 17,8%, il restante 17% è composto i veicoli commerciali, leggeri e pesanti, che subiscono nel 2020 una contrazione più marcata (-40,9%).

Al pari degli altri Paesi colpiti dalla pandemia, lo scorso anno, il Giappone ha visto un ridimensionamento delle immatricolazioni dell'11,5%. Gli autoveicoli immatricolati sono stati 4.598.615, quasi 600.000 in meno rispetto all'anno precedente. Con riferimento al solo comparto delle autovetture, nel 2020, in Giappone, le immatricolazioni ammontano a 3,8mln di unità, l'11,4% in meno rispetto al 2019, con una perdita in volumi di circa 500.000 vetture. Anche il comparto dei veicoli commerciali subisce una flessione dell'11,8% rispetto al 2019. Nell'intero anno 2020 sono 788mila i veicoli immatricolati, oltre 100mila unità in meno dell'anno precedente.

Nei Paesi **ASEAN**, le vendite di autoveicoli diminuiscono del 29,2% a 2,4mln. Negli ultimi dieci anni, le vendite nell'area ASEAN sono aumentate di oltre il 70%; Indonesia, Malaysia e Thailandia sono i mercati più importanti.

Le vendite di autoveicoli in **Africa** rappresentano appena l'1,2% delle vendite mondiali nel 2020, mentre il mercato di **Australia e Nuova Zelanda** l'1,3% del mercato mondiale.

Tabella 1.8 Vendite mondiali di autoveicoli, migliaia di unità, var. % e quote (2019-20).
 Dati provvisori

migliaia di unità	2019	2020	var % 20/19	quote 2020
MONDO	90.423	77.971	-13,8	100,0%
EUROPA	20.929	16.706	-20,2	21,4%
UE27-EFTA-UK	18.431	14.080	-23,6	18,1%
UE15-EFTA	16.883	12.884	-23,7	16,5%
Germania	4.017	3.268	-18,6	4,2%
Francia	2.756	2.100	-23,8	2,7%
Regno Unito	2.737	1.965	-28,2	2,5%
Italia	2.133	1.565	-26,6	2,0%
Spagna	1.501	1.030	-31,4	1,3%
UE13	1.547	1.197	-22,7	1,5%
RUSSIA	1.779	1.631	-8,3	2,1%
TURCHIA	492	796	61,8	1,0%
ALTRI EUROPA	227	198	-12,8	0,3%
NORD AMERICA	20.334	16.957	-16,6	21,7%
Canada	1.937	1.528	-21,1	2,0%
Messico	1.360	976	-28,2	1,3%
Stati Uniti	17.037	14.453	-15,2	18,5%
SUD AMERICA	4.498	3.289	-26,9	4,2%
Argentina	409	334	-18,3	0,4%
Brasile	2.788	2.058	-26,2	2,6%
ASIA-OCEANIA	43.483	40.107	-7,8	51,4%
Cina	25.797	25.311	-1,9	32,5%
Giappone	5.195	4.599	-11,5	5,9%
India	3.817	2.939	-23,0	3,8%
ASEAN	3.471	2.456	-29,2	3,1%
AFRICA	1.180	913	-22,6	1,2%
BRIC	34.181	31.939	-6,6	41,0%

 Dati dettagliati per Paese pubblicati su Automobile in cifre online (www.anfia.it)

Fonte: ANFIA/OICA/WARD'S/FOURIN

1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

La pandemia e le misure di contenimento messe in atto dai governi mondiali per far fronte ad essa hanno causato un brusco rallentamento nella produzione automotive che, dopo i cali consecutivi del 2018 (-1,0%) e del 2019 (-5,2%), crolla a 77,6mln di veicoli con un'ulteriore flessione del 15,8% nel 2020.

Per macro-area e Paese di produzione, nel 2019 la fabbricazione di autoveicoli è diminuita in Cina del 2% (pari a una diminuzione di circa 500mila unità) a 25,5mln, in Turchia dell'11,2%, in NAFTA del 20,5%, in UE e Regno Unito del 23,5% (4,2mln di unità perse), in India del 25%.

La Cina guida la **classifica per Paesi produttori di autoveicoli** con il 32,5% di quota della produzione globale, seguita da USA con l'11,4%, Giappone con il 10,4%, Germania con il 4,8%, Sud Corea con il 4,5% e India con il 4,4%. Seguono poi Messico, Spagna, Brasile, Russia, Thailandia e Canada. Insieme, i Paesi TOP12 valgono l'83% della produzione mondiale di autoveicoli.

La produzione di autoveicoli dei Paesi BRIC (Brasile, Russia, India, Cina) vale il 41% della produzione mondiale (32mln di unità), era il 21,4% nel 2007 con 15,6mln di unità.

In Asia è stato prodotto il 57% della produzione globale di autoveicoli, in Europa il 22%, in Nord America il 17% e in Sud America il 3%.

Tabella 1.9 Principali Paesi produttori di autoveicoli, unità (2019-20)

	Paese	2019	Paese	2020
1	CINA	25.720.665	CINA	25.225.242
2	USA	10.873.667	USA	8.822.399
3	GIAPPONE	9.684.294	GIAPPONE	8.067.557
4	GERMANIA	5.076.349	GERMANIA	3.742.454
5	INDIA	4.515.991	SUD COREA	3.506.774
6	MESSICO	3.988.878	INDIA	3.394.446
7	SUD COREA	3.950.614	MESSICO	3.176.600
8	BRASILE	2.944.988	SPAGNA	2.268.185
9	SPAGNA	2.822.360	BRASILE	2.014.055
10	FRANCIA	2.253.000	RUSSIA	1.435.335
11	THAILANDIA	2.005.890	THAILANDIA	1.427.074
12	CANADA	1.916.585	CANADA	1.376.623

Fonte: OICA

La produzione globale di autovetture. Nel 2020 sono state prodotte quasi 56mln di autovetture con un calo del 16,9% sui volumi del 2019. Soprattutto nei Paesi del Nord America cresce il segmento dei light truck a scapito di quello delle autovetture.

Quasi i due terzi delle auto è prodotto in Asia: il 35,8% in Cina, il 12,5% in Giappone, il 5,8% in Corea del Sud e il 5,1% in India.

La **Cina** ha prodotto 20mln di autovetture. La produzione di auto in Cina ha subito il primo calo nel 2018 (-5%) dopo 20 anni di crescita consecutivi, trend in diminuzione confermato nel 2019 (-9,2%) e nel 2020, seppur contenuto rispetto agli altri Paesi colpiti dalla pandemia (-6,4%).

Nel 2020, la **produzione di NEV** ha chiuso a 1,4mln di unità, con un incremento annuale del 7%.

Secondo le analisi della Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), nel 2020 la produzione interna di autovetture cala del 16,4% con 6.960.411 unità prodotte (1,4mln in meno del 2019).

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 e del 21,4% a 2,9mln nel 2020.

In flessione nel 2019 anche i volumi produttivi della **Corea del Sud** che, con 3,2mln di auto, registrano un calo dell'11,1% sul 2019.

Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'**Unione Europea estesa al Regno Unito**, con il **21,6% della produzione globale di autovetture**, nonostante la flessione dei volumi del 24% nel 2020. Nel 2020 sono state prodotte 8,6mln di autovetture in UE15, 900mila nel Regno Unito e 3,4mln nei Paesi nuovi membri. Sul risultato finale pesa soprattutto la contrazione dei livelli produttivi di auto dei major market europei: Francia -44,3%, UK -29,3%, Germania -24,6%, Spagna -19,9%, e Italia -16,7%.

Le autovetture made in Germany, 3,5mln di unità nel 2020, rappresentano il 29,2% della produzione in UE/UK e il 6,3% della produzione globale.

Nei restanti Paesi europei si registrano flessioni della produzione anche in **Russia** (-17,3%) con 1,26mln di autovetture e in **Turchia** (-13%) con 855mila. Complessivamente, in Europa sono state prodotte oltre 14,5mln di autovetture, in diminuzione del 22,3% sul 2019.

Nell'area **Nord America** sono state prodotte appena 3,2mln di autovetture (esclusi i light truck), in calo del 26,3%. Negli **Stati Uniti** sono stati prodotte 1,9mln di autovetture (-23,3%), in Messico 967mila (-30,7%) e in Canada 328mila (-29%).

In **Sud America** la produzione di auto cala del 33,5% e scende al 3,1% della produzione mondiale (era il 3,9% nel 2019) con 1,7mln di auto. In **Brasile** la produzione scende a 1,6mln di auto (-34,3%), mentre in **Argentina** si ferma a 93mila unità (-14,2%).

In **Africa** i volumi produttivi scendono a 485mila vetture (-39,2% sul 2019), con gli stabilimenti in Algeria che perdono la quasi totalità della produzione (-98,7%).

La produzione globale di veicoli commerciali e industriali. Sono stati prodotti nel 2020 quasi 22mln di veicoli (-0,6%), di cui 17,2mln di veicoli commerciali (-16,1%), 4,4mln di autocarri (+5%) e 219mila autobus (-36,8%).

È l'area **Nord America** che domina il comparto dei **light truck** con il 57% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il 'prodotto' autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano circa i 10mln di unità (-17,8%), con cali in

Messico (-14,1%) e in Canada (-27,8%). La produzione USA vale il 39% della produzione mondiale con 6,6mln di unità e un calo annuale del 17,1%.

La produzione in **Asia** conta 4,7mln di light truck, in diminuzione dell'11,4% e una quota del 27%, dove domina la Cina, seguita da Thailandia e Giappone.

In **Europa** si producono 2,1mln di **veicoli commerciali leggeri** (-16,4%), con una quota del 12% sul panorama mondiale. **La produzione in UE vale 1,6mln di unità ed è concentrata per l'83,2% in quattro Paesi: Francia, Spagna, Italia e Germania.**

Secondo i dati OICA, la produzione mondiale di **autocarri pesanti** ammonta a oltre 4,4mln di unità (+5% sul 2019) ed è l'unico comparto che ha mostrato un segno positivo nel 2020.

L'83% degli autocarri è prodotto in **APAC**, dove la Cina vale il 68% della produzione mondiale, con 2,9mln di unità, in aumento del 34,2% rispetto al 2019. Seguono le produzioni di Giappone e India, rispettivamente di 405mila e 123mila unità.

Tabella 1.10 Produzione mondiale di autoveicoli, 2007-09, 2019-20, migliaia di unità, var. % e quote. Dati provvisori

migliaia di unità	2007 anno record pre-crisi	2009 picco negativo crisi	2019	2020	var % 20/09	var % 20/19	sh % 2009	sh % 2020
MONDO	73.084	61.656	95.357	81.148	31,6	-14,9	100,0	100,0
EUROPA	22.852	17.058	24.760	20.448	19,9	-17,4	27,7	25,2
UE + UK	19.725	15.290	18.002	14.565	-4,7	-19,1	24,8	17,9
UE15	16.691	12.243	13.623	10.190	-16,8	-25,2	19,9	12,6
UE NUOVI MEMBRI	3.034	3.047	4.379	4.375	43,6	-0,1	4,9	5,4
RUSSIA	1.660	725	1.720	1.435	98,0	-16,6	1,2	1,8
TURCHIA	1.099	870	1.461	1.298	49,2	-11,2	1,4	1,6
ALTRI EUROPA	367	173	3.577	3.150	1720,6	-12,0	0,3	3,9
NORD AMERICA	15.426	8.762	16.823	13.376	52,7	-20,5	14,2	16,5
Canada	2.579	1.491	1.917	1.377	-7,7	-28,2	2,4	1,7
Messico	2.095	1.561	4.013	3.177	103,5	-20,8	2,5	3,9
USA	10.752	5.710	10.893	8.822	54,5	-19,0	9,3	10,9
SUD AMERICA	3.547	3.663	3.326	2.315	-36,8	-30,4	5,9	2,9
Argentina	545	513	315	257	-49,9	-18,3	0,8	0,3
Brasile	2.825	3.076	2.945	2.014	-34,5	-31,6	5,0	2,5
ASIA-OCEANIA	30.715	31.760	49.334	44.290	39,5	-10,2	51,5	54,6
Cina	8.882	13.791	25.751	25.225	82,9	-2,0	22,4	31,1
Giappone	11.596	7.934	9.685	8.068	1,7	-16,7	12,9	9,9
India	2.254	2.642	4.524	3.394	28,5	-25,0	4,3	4,2
Sud Corea	4.086	3.513	3.951	3.507	-0,2	-11,2	5,7	4,3
Thailandia	1.287	999	2.014	1.427	42,9	-29,1	1,6	1,8
Iran	997	1.394	821	881	-36,8	7,3	2,3	1,1
AFRICA	545	413	1.114	720	74,4	-35,3	0,7	0,9
BRIC	15.622	20.234	34.940	32.069	58,5	-8,2	32,8	39,5

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

Fonte: ANFIA/OICA/Varie fonti

1.3 L'economia italiana

Nel 2020 il PIL ai prezzi di mercato è stato pari a 1.651,6mld di € correnti, con una caduta del 7,8% rispetto all'anno precedente. L'impatto della crisi sanitaria ha colpito l'economia italiana in maniera particolarmente acuta, con una caduta del PIL a valore dell'8,9%, determinata essenzialmente dal crollo della domanda interna e in particolare dei consumi.

Dal lato della domanda interna nel 2020 si registra, in termini di volume, un calo del 9,1% degli investimenti fissi lordi e del 9,0% dei consumi

finali delle famiglie (valori concatenati). Per quel che riguarda i flussi con l'estero, le esportazioni di beni e servizi sono scese del 9,7% e le importazioni del 12,8%. La domanda nazionale al netto delle scorte ha contribuito negativamente alla dinamica del PIL per 7,8 punti percentuali. L'apporto della domanda estera netta è stato negativo per 0,8 punti e quello della variazione delle scorte per 0,3 punti.

A livello settoriale, il valore aggiunto ha registrato cali in volume in tutti i settori (valori concatenati): nelle attività dei servizi (-8,1%), nelle costruzioni (-6,3%), nell'industria in senso stretto (-6,3%) e nell'agricoltura, silvicoltura e pesca (-5,9%).

Il debito italiano ha raggiunto nel 2020 quota 2.573.386 ed è pari al 155,8% del PIL. La crescita dal 134,6% del 2019 è legata al calo del PIL nel 2020 e alle misure per l'emergenza COVID. Nel 2020 la pressione fiscale complessiva (ammontare delle imposte dirette, indirette, in conto capitale e dei contributi sociali in rapporto al PIL) è risultata pari al 43,1%, in aumento rispetto all'anno precedente (42,4%). Il dato è legato alla minore flessione delle entrate fiscali e contributive (-6,4%) rispetto a quella del PIL a prezzi correnti (diminuito del 7,8%).

L'impatto dell'emergenza sanitaria sull'industria è stato forte, ma non come si poteva pensare a inizio pandemia. Secondo l'ISTAT la produzione industriale in Italia, che aveva già registrato un calo nel 2019 dell'1%, ha subito nel 2020 una caduta senza precedenti nel bimestre marzo-aprile (-47,9%), per poi segnare un significativo rimbalzo nei mesi successivi e una lieve flessione nella parte finale dell'anno a seguito delle misure di contenimento della cosiddetta 'seconda ondata' (-0,7% la variazione congiunturale nel quarto trimestre). Nell'intero 2020 l'attività industriale è complessivamente calata dell'11,4% rispetto al 2019. Si tratta del secondo peggior risultato dall'inizio della serie storica (1990) dopo la caduta registrata nel 2009 (-18,7%).

I dati di contabilità nazionale delle esportazioni di beni e servizi riflettono l'andamento del commercio mondiale. Il recupero robusto registrato nel terzo trimestre (+30,5% la variazione congiunturale) e la lieve flessione del quarto (-1,3%) non hanno compensato i crolli registrati nel primo (-8,1%) e secondo trimestre (-24,3%). Nel complesso per il 2020 la contrazione delle esportazioni è stata del 9,7%, più marcata rispetto a quella delle importazioni (12,8%). Il calo, dovuto per oltre un terzo a quello delle vendite di beni strumentali, rende noto l'ISTAT, è esteso a tutti i principali mercati di sbocco: Paesi ASEAN e Opec+, Francia e Regno Unito mostrano le flessioni più marcate; all'opposto, è molto contenuto il calo dell'export verso la Cina.

A incidere è stato soprattutto il crollo delle esportazioni di macchinari e apparecchi (-12,6%), prodotti petroliferi raffinati (-42,1%) e articoli in pelle, escluso abbigliamento, e simili (-20,8%). Risultano in aumento le vendite di articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+3,8%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (+1,9%). L'import è diminuito nel 2020 del 12,8%.

Dopo la variazione positiva registrata nel 2019 (+1,1%), l'impatto del COVID-19 si è avvertito anche sugli **investimenti fissi lordi**, che nel 2020 registrano un calo del 9,1%. L'anno si è comunque concluso in netto miglioramento, grazie a un significativo rimbalzo nei mesi estivi, spinto dal comparto immobiliare e strumentale e da una progressiva ripresa sul fronte dei mezzi di trasporto; il tutto dovuto in gran parte anche a un recupero del clima di fiducia delle imprese.

La **propensione al risparmio** sale al 15,8%, quasi il doppio rispetto al 2019 (8,2%).

Nel 2020 la **pressione fiscale** sale al 43,1% del PIL dal 42,4% del 2019. A fine 2020, il debito pubblico sale al 155,6%, dal 134,6% del 2019. L'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche, misurato in rapporto al PIL, è stato pari al 9,5%, a fronte dell'1,6% nel 2019. Il saldo primario misurato in rapporto al PIL è stato pari a -6% (+1,8% nel 2019).

Nel 2020, la stima della **spesa media mensile delle famiglie residenti** in Italia è di 2.328 euro mensili in valori correnti (-9,0% rispetto al 2019). Considerata la dinamica inflazionistica (-0,2% la variazione dell'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale, NIC), il calo in termini reali è appena meno ampio (-8,8%). Le diminuzioni più drastiche riguardano i capitoli di spesa sui quali le misure di contenimento hanno agito maggiormente e in maniera diretta, cioè Servizi ricettivi e di ristorazione (-39,2%) e Ricreazione, spettacoli e cultura (-26,7%), seguiti da capitoli fortemente penalizzati dalla limitazione alla circolazione e alla socialità, come i Trasporti (-24,6%).

Le misure messe in campo dal Governo per fronteggiare gli effetti della pandemia, dal blocco dei licenziamenti all'ampio ricorso agli ammortizzatori sociali, hanno mitigato l'impatto sull'**occupazione**. Il forte calo degli occupati di marzo e aprile è stato, inoltre, parzialmente recuperato tra luglio e novembre grazie al miglior andamento della pandemia nei mesi estivi e alla ripresa dei livelli di attività a partire da maggio.

A dicembre 2020, rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, si è registrato un calo di 444mila unità (-1,9%) e, a differenza di quanto avvenuto durante le precedenti crisi, una diminuzione dei disoccupati (-222mila, -9,0%). La contrazione dell'offerta di lavoro e le limitazioni alla mobilità hanno determinato un conseguente aumento degli inattivi (+2,3%, +600mila unità a dicembre).

La crisi ha colpito soprattutto le componenti più vulnerabili del mercato del lavoro (giovani, donne e stranieri), le posizioni lavorative meno tutelate e l'area del Paese tradizionalmente più in difficoltà, il Mezzogiorno, incrementando il divario preesistente nella partecipazione al mercato del lavoro.

Il ricorso senza precedenti alla cassa integrazione ha provocato una diminuzione delle ore pro capite effettivamente lavorate settimanalmente (-11% in confronto al 2019).

Particolarmente colpito il settore dei Servizi, più esposto alle misure di lockdown, con perdite concentrate nel settore alberghiero e della ristorazione, nel commercio e nei servizi alle famiglie. Si tratta di settori che presentano un contenuto di occupazione elevato e dove frequentemente si ricorre a rapporti di lavoro caratterizzati da una scarsa stabilità e pertanto meno protetti dal sistema degli ammortizzatori sociali.

Tabella 1.11 Conto economico delle risorse e degli impieghi. Anni 2016-20. Var. % annuali

Aggregati	Valori concatenati (anno di riferimento 2015)					
	2015	2016	2017	2018	2019 (a)	2020 (a)
PIL	+0,8	+1,3	+1,7	+0,9	+0,3	-8,9
Importazioni di beni e servizi (fob)	+6,5	+3,9	+6,1	+3,4	-0,7	-12,6
Consumi finali nazionali	+1,3	+1,1	+1,2	+0,7	0,0	-7,8
- Spesa delle famiglie	+1,9	+1,3	+1,5	+0,9	+0,3	-10,7
- Spesa sul territorio economico	+2,0	+1,2	+1,5	+1,0	+0,4	-11,7
Investimenti fissi lordi	+1,8	+4,0	+3,2	+3,1	+1,1	-9,1
- Costruzioni	-1,4	0,0	+1,5	+2,0	+2,2	-6,3
- Macchine e attrezzature (b)	+1,6	+6,2	+4,7	+5,5	+0,1	-12,1
- Mezzi di trasporto	+22,5	+16,8	+13,7	0,0	+1,1	-28,1
- Prodotti della proprietà intellettuale	+5,1	+6,5	+1,1	+2,9	+0,3	-2,9
Esportazioni di beni e servizi fob	+4,3	+1,9	+5,4	+2,1	+1,6	-13,8
(a) Dati provvisori						
(b) Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate.						
Fonte: ISTAT						

Trend 2021. Nei primi mesi del 2021 lo scenario internazionale è stato caratterizzato da una decisa ripresa del commercio mondiale e da un progressivo miglioramento della produzione, seppure con tempistica e ritmi eterogenei tra i Paesi. Per l'Italia, ISTAT prevede una sostenuta crescita del PIL sia nel 2021 (+4,7%) sia nel 2022 (+4,4%).

Nel biennio di previsione l'aumento del PIL sarà determinato dalla domanda interna al netto delle scorte (rispettivamente +4,6 e +4,5 p.p.) trainata dagli investimenti (+10,9% e +8,7%) e, con un'intensità minore ma significativa, dalla spesa delle famiglie e delle ISP (+3,6% e +4,7%).

La domanda estera netta è attesa contribuire marginalmente al processo di recupero, con un apporto positivo nell'anno corrente (+0,1 p.p.) e negativo nel 2022 (-0,1 p.p.) mentre le scorte fornirebbero un contributo nullo nell'orizzonte di previsione.

L'evoluzione dell'occupazione, misurata in termini di ULA, sarà in linea con quella del PIL, con una accelerazione nel 2021 (+4,5%) e un aumento nel 2021 (+4,1%). L'andamento del tasso di disoccupazione rifletterà invece la progressiva normalizzazione del mercato del lavoro con un aumento nell'anno corrente (9,8%) e un lieve calo nel 2022 (9,6%).

Il deflatore della spesa delle famiglie residenti aumenterà dell'1,3% nell'anno corrente, spinto dalla risalita dei prezzi dei beni energetici, per poi registrare una decelerazione nel 2022 (+1,1%).

Nello scenario presentato da ISTAT a giugno 2021, sono considerati gli effetti dell'introduzione degli interventi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, l'effettiva capacità di realizzazione delle misure programmate, così come l'evoluzione della crisi sanitaria, saranno determinanti per il raggiungimento di tali obiettivi.

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 22,9% nel 2020, contribuendo alla contrazione della produzione industriale nel suo complesso (escluso le costruzioni), a -11,4% sul 2019.

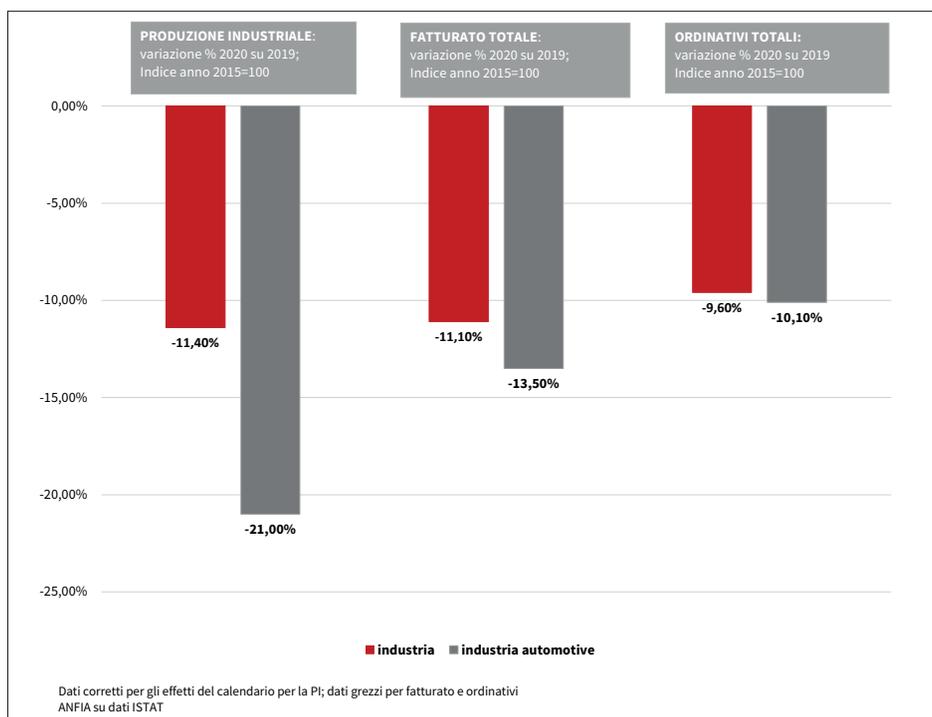
Il settore automotive registra valori negativi dal 2018. Nel dettaglio per attività produttiva, il settore consegue i seguenti risultati: -16,2% la Fabbricazione di autoveicoli, -26,5% la Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, -29% la Fabbricazione di parti e accessori 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.

Gli **ordinativi** e il **fatturato** del settore automotive chiudono rispettivamente con un calo del 10,1% e del 13,5%.

Trend 2021. Il **settore industriale automotive**, nel suo complesso, registra le seguenti variazioni (dati corretti per effetto del calendario): +4% a gennaio, -8,9% a febbraio e +125% a marzo, +685% ad aprile e +71,8% a maggio. Il sostanziale recupero del secondo bimestre è influenzato dal crollo produttivo dovuto al primo e più severo lockdown dello stesso periodo dell'anno precedente.

I provvedimenti di chiusura avevano riguardato in maniera più pervasiva l'industria nel suo complesso (-29,4% a marzo 2020): quasi i due terzi delle imprese industriali e oltre il 59% degli addetti. La riapertura degli stabilimenti produttivi era avvenuta gradualmente a partire da fine aprile.

Figura 1.5 Indici produzione industriale, fatturato e ordinativi, var. % (2020/19)



Fonte: ISTAT, Dati aggiornati a giugno 2021

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).

La produzione totale di autoveicoli nel 2020 chiude a -15% con 778mila unità prodotte sul territorio italiano. Dopo il calo nel secondo trimestre, dovuto alle chiusure degli stabilimenti, la variazione tendenziale mensile della produzione di autovetture è tornata positiva a partire da luglio.

La produzione domestica di autovetture del 2020 ammonta a 452mila unità, il 16,7% in meno rispetto al 2019, di cui il 56% 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, nel 2020 il calo si fa ancora più significativo e la produzione di autovetture a gasolio sul territorio italiano arriva al 15,3%

dell'intera produzione di autovetture (-41,7% rispetto ai volumi prodotti nel 2019).

Le auto a benzina costituiscono il 65% delle auto prodotte in Italia, con un calo del 18,3% rispetto al 2019. Anche le auto a GPL e metano, che insieme compongono il 2,5% della produzione, calano rispettivamente dell'86,5% e del 39,4%.

Partono in salita le produzioni di autovetture eco-friendly, quasi nulle nel 2019, raggiungono quota 17% della produzione nel 2020 per salire al 40% nel primo trimestre 2021. L'incremento è dovuto anche agli incentivi per le auto a basse emissioni che hanno garantito le ottime performance dei modelli Stellantis prodotti nel nostro Paese.

Sempre nel 2020, sono usciti dagli stabilimenti italiani anche 325mila veicoli commerciali, autocarri e autobus, con un calo del 12,7% rispetto al 2020. 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 Sevel (ora Stellantis), Iveco e Piaggio. Nel 2020 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 277mila veicoli commerciali leggeri (-11,3% sui volumi prodotti nel 2019), 48mila autocarri (-20,5%) e 335 autobus, che, in controtendenza, tornano a crescere.

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 negli ultimi cinque anni (+26,3% nel 2016, +13,1% nel 2017, +5,3% nel 2018 e +6,7% nel 2019) ma ha subito il contraccolpo della pandemia, calando bruscamente nel 2020 del 26,5%.

Il piano di Stellantis per l'elettrificazione, presentato a luglio 2020, prevede la riconversione dello stabilimento di Termoli (ad oggi adibito alla produzione di motori e trasmissioni) in gigafactory per coprire il fabbisogno di batterie e componenti per i veicoli elettrici.

Nel 2023 inizieranno i lavori per rendere Melfi la sede della piattaforma elettrica media del gruppo con quattro modelli che vedranno l'avvio produttivo nel 2024. La piattaforma è pensata per vetture elettriche con un'autonomia da 700 chilometri. Il gruppo ha annunciato che fin da subito intende adottare per Melfi l'organizzazione produttiva tipica di PSA, riunendo su un'unica linea la produzione che oggi viene fatta su due diverse linee, dalle quali escono attualmente la 500 X e le Jeep Renegade e Compass. L'obiettivo è di arrivare a lavorare su 19,5 turni settimanali. Per i modelli in uscita è prevista anche una linea per l'assemblaggio delle batterie.

Trend 2021. La produzione domestica di autoveicoli ha chiuso il primo trimestre 2021 a quota 232mila, il 28% in più rispetto allo stesso periodo del 2020. Da gennaio a maggio, sono state prodotte 213mila autovetture, ci si attende quindi un risultato migliorativo rispetto allo scorso anno, anche se i livelli pre-crisi sembrano attualmente sempre più irraggiungibili.

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 2020, a differenza dei mercati di auto in Francia e Germania, dove la penetrazione dei costruttori esteri è di molto inferiore.

I gruppi francesi detengono il 25% del mercato italiano delle autovetture e i marchi tedeschi il 25% (con Ford Europa il 31%). In Francia i brand francesi hanno una quota di mercato del 57% e in Germania i brand tedeschi detengono il 68% del mercato (per il 59% di auto *made in Germany*). Anche per le altre tipologie di veicoli (autocarri, autobus, rimorchi e semi-rimorchi), la presenza di marchi esteri in Italia è molto alta.

I volumi di autoveicoli che transitano in Italia in entrata e in uscita riguardano evidentemente non solo quelli di produzione domestica, ma anche quelli relativi ai flussi intra-aziendali di produzione estera e veicoli reimportati. I costruttori italiani di autoveicoli hanno stabilimenti di produzione in numerosi Paesi, come Francia, Spagna, Brasile, Argentina, Serbia, Polonia, Turchia, Messico, Canada e USA.

Nel 2020 le importazioni di autoveicoli nuovi sono state 1.297.988 (-32,5% rispetto al 2019) per un valore di 22,05mld di € (-27,8%), mentre le esportazioni sono state 602.215 (-17,6%) per un valore di 14,73mld di € (-10,8% su base annua), generando un saldo negativo della bilancia commerciale di circa 7,3mld di €, era di 14mld nel 2019 (ANFIA su dati del Commercio Estero ISTAT, elaborazione per prodotto NC8/Sistema Armonizzato SH).

Trade autoveicoli 2021. Nel primo trimestre del 2021, risulta in crescita l'import in Italia, in valore, di autoveicoli nuovi (+3,8% rispetto a gennaio/marzo 2020), a causa del lieve aumento dell'import di nuove autovetture, +1%, mentre per i veicoli industriali, l'aumento è del 25%. L'export in valore risulta in crescita del 18,5%, grazie alla crescita del valore delle autovetture esportate (+14,7%) e dei veicoli industriali (+30,8%). Il saldo è negativo di 3,28mld di € per le autovetture e positivo per 52mln per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da Paesi europei (il 93,5% del valore totale importato), l'export con destinazione in Europa rappresenta, nel primo trimestre 2021, il 67,8% del totale, con

USA, Cina e Giappone come primi tre mercati extraeuropei. Nel mese di marzo, l'import di autoveicoli nuovi è cresciuto del 51,7% e l'export è aumentato del 72%.

1.4.4 Il trade componenti

Nel 2020, il valore delle esportazioni del settore dei componenti per autoveicoli per codice prodotto (che considera anche i trasferimenti intra-aziendali) si riduce del 15,3% rispetto al 2019, ammonta a 18,7mld di € e vale il 4,3% dell'export totale italiano, mentre l'import vale 13,2mld di € (il 3,6% delle importazioni totali) e risulta in calo del 13,9%.

Il trade mantiene un saldo positivo e ammonta a 5,5mld di €.

A frenare l'export sono state tutte le macro-categorie: i motori, con un fatturato all'estero per un valore di 3,3mld di € segnano un -18%, le parti elettriche, con 1,7mld di €, -12%, gli pneumatici e le parti in gomma, con 1,1mld, -16% e le parti meccaniche, con un export di 12,6mld di € risultano in calo del 15%. In crescita del 48%, invece, il comparto dei componenti per la riproduzione del suono, che rappresentano, però, una quota molto marginale del trade della componentistica italiana. La suddivisione dei componenti in macro-classi, vede il comparto delle parti meccaniche (incluso accessori, vetri) totalizzare il 67% del valore dell'export con 12,6mld di € (-15%) e un saldo attivo di 5,6mld. Segue il comparto dei motori per un valore di 3,3mld di € (-18%), che pesa per il 17,7% sul totale esportato della componentistica con un saldo attivo di 820mln di €. L'export dei componenti elettrici e affini risulta in calo del 12% rispetto al 2019, con un saldo negativo di 273mln di €. Il comparto pneumatici e articoli in gomma per autoveicoli presenta un valore di export pari a 1,1mld di € (-16% tendenziale) con un saldo negativo di 461mln di €.

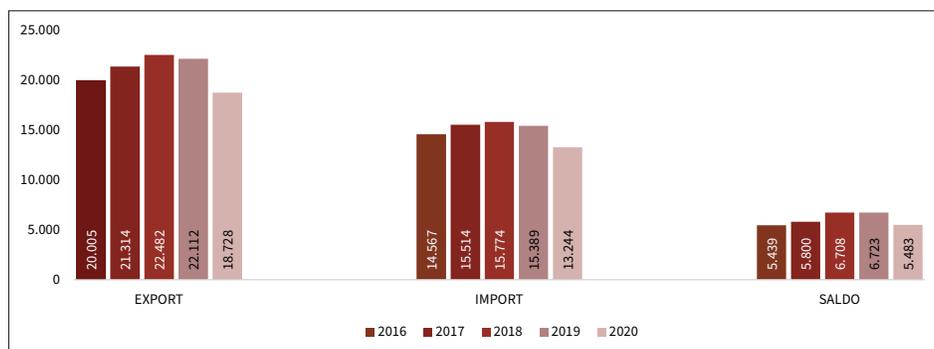
L'export è in calo verso tutti i Paesi UE+EFTA, con la sola eccezione della Norvegia, dove l'export aumenta del 9%. Fuori dall'UE, tra i principali Paesi di destinazione dell'export di componenti dall'Italia, si registra una crescita solo in Corea del Sud (+5%) e USA (+0,7%).

L'import vale 13,24mld di € (-14% rispetto al 2019). L'UE27 pesa per il 68,6% sul valore totale delle importazioni di componenti con 9,1mld di € (-16,5%). Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta a 4,16mld di € (-7,8%).

Come per l'export, sono in calo le importazioni di tutte le macroclassi di prodotto. Le importazioni di parti meccaniche rappresentano il 53% di tutte le merci importate e risultano in flessione del 15,4%, i motori valgono il 18,9% dell'import e si riducono del 13,8%. Seguono i componenti elettrici, in calo del 4,3% che valgono il 14,8% del mercato in entrata e gli pneumatici, in calo del 18,6% e con il 12% di quota. Per i singoli prodotti merceologici, tutti in calo, a eccezione delle cinture di sicurezza, la quota

maggiore è rappresentata dai motori (18,9%, in calo del 14,4%), seguiti da parti e accessori destinati al montaggio (15,2%, in calo del 13,8%), pneumatici (11,3%, in calo del 18,7%), cambi (7,8%, in calo dell'11,3%), apparecchi di accensione (5,6%, in calo del 3,7%) e freni (5,3%, in calo del 19,5%).

Figura 1.6 Trade componenti (2016-20), mln di euro e variazioni % annuali



Fonte: Elaborazione ANFIA su dati ISTAT

Trade componenti 2021. Nel primo trimestre del 2021, sono in crescita import ed export del comparto della componentistica: l'import per un valore del 13,6% superiore a quello dello stesso periodo del 2020 e l'export per un valore superiore del 10,1%, con un saldo positivo di 1,44mld di € (era 1,42mld a gennaio/marzo 2020). L'Europa rappresenta il 76,6% del valore dell'import e il 78,3% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,4% del valore di parti e componenti, mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America, che vale il 9,8% del totale.

Autoveicoli nuovi e componenti, insieme, generano importazioni che valgono il 9,8% del totale dell'import dell'industria (10,1% al netto dell'energia) e il 9,2% dell'export (10,2% al netto dell'energia).

1.4.5 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

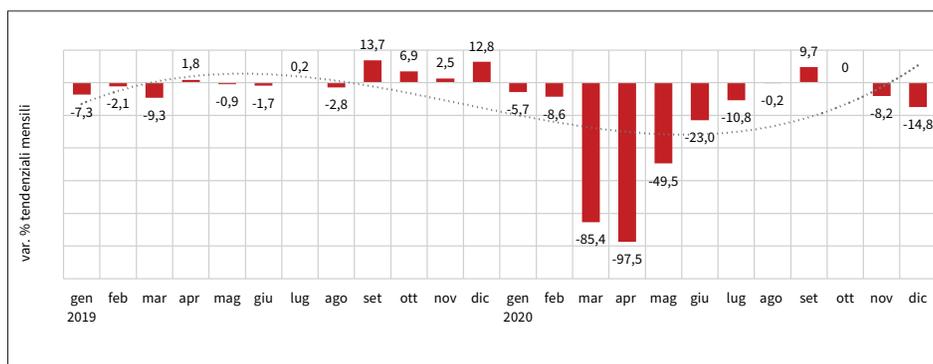
Nel 2020 il mercato degli autoveicoli chiude a 1,6mln di immatricolazioni, il 27% in meno rispetto al 2019.

Autovetture. Il 2020 chiude a -27,9% con 1,382mln di nuove immatricolazioni. Prosegue il calo delle alimentazioni tradizionali: la quota di auto nuove diesel è del 33% nel cumulato dell'anno con volumi che calano del 41%. La quota di mercato delle auto a benzina si attesta al 38%, i volumi scendono del 39% nei dodici mesi.

Le immatricolazioni delle vetture ad alimentazione alternativa, da inizio 2020, rappresentano il 29,4% del totale del mercato, oltre 13 p.p. in più dello stesso periodo del 2019, con una crescita del 35% (+122% considerando solo le autovetture ibride ed elettriche, la cui crescita, in controtendenza rispetto alla pesante contrazione del mercato, ha contribuito ad abbassare le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture acquistate a 108,4 g/km nell'anno).

I privati hanno acquistato 853mila autovetture dall'inizio dell'anno (-19%), mentre le auto acquistate dalle società hanno subito una flessione del 46,9% nel cumulato.

Figura 1.7 Immatricolazioni di autovetture mensili (2019-20), variazioni % tendenziali



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

Trend 2021. Nella prima metà del 2021, le immatricolazioni sono aumentate del 51,5% rispetto allo stesso periodo del 2020, in cui, a causa delle misure restrittive di contrasto alla diffusione della pandemia, si era assistito a un forte calo delle vendite. Se confrontiamo il mercato con quello del 2019, le nuove autovetture risultano in calo 18,3%.

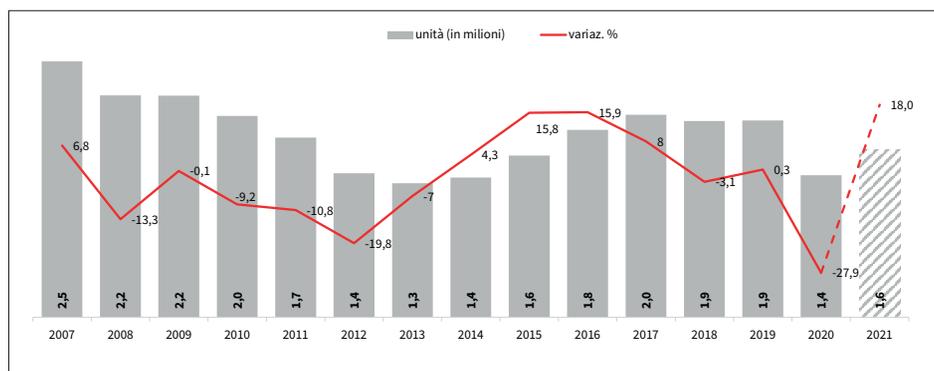
Continua il declino delle autovetture diesel e benzina, la cui fetta di mercato si riduce progressivamente a favore delle autovetture ibride ed elettriche. Le autovetture diesel rappresentano il 23,8% del mercato nei primi sei mesi del 2021 (era il 34,7% nella prima metà del 2020). In calo anche il mercato di autovetture a benzina, -14,3% e 30,4% di quota a giugno e in crescita del 13,1% nel primo semestre, con il 32,3% di quota. Le immatricolazioni delle autovetture ad alimentazione alternativa, di contro, raggiungono una quota del 43,9% nei primi sei mesi, +201,4%.

Le autovetture elettrificate rappresentano più di un terzo del mercato (35,1% nel cumulato). Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano e rappresentano il 27,4% del mercato. Le ricaricabili raggiungono il 7,7% i market share nel semestre (le ibride plug-in il 4,3% e le elettriche il 3,4% nel cumulato). Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,7% del mer-

cato dei primi sei mesi e, tra queste, le vetture GPL hanno una quota di mercato del 6,4% mentre quelle a metano del 2,3%.

Secondo le stime ANFIA, il mercato 2021 potrebbe chiudersi attorno a 1,6mln di nuove autovetture, approssimativamente con un recupero del 18%.

Figura 1.8 Immatricolazioni di autovetture, mln di unità e variazioni % annuali



Fonte: ANFIA, Area Studi e Statistiche

1.4.6 Trasporto merci: veicoli commerciali e industriali, mercato di furgoni, autocarri e rimorchi

Veicoli commerciali <3.500 kg. Dopo i cali tendenziali del primo e del secondo trimestre (-29,1% e -42,2%), nel terzo trimestre le immatricolazioni dei veicoli commerciali hanno mostrato un forte segnale di ripresa (+13,6% rispetto al terzo trimestre 2019), confermato da una debole crescita anche nel quarto (+1,9%).

I VCL hanno chiuso l'anno 2020 a -15,1% rispetto al 2019.

La riduzione che si è riscontrata nelle vendite di veicoli commerciali leggeri è in controtendenza rispetto alle aspettative: si tratta infatti di veicoli destinati generalmente all'ultimo miglio e alla distribuzione di medio-corto raggio e poiché è stato rilevato un incremento esponenziale dell'e-commerce, ci si attendeva una minore contrazione della domanda proprio in questo comparto. Evidentemente però l'incremento delle nuove modalità di acquisto non è stato sufficiente per compensare le perdite di movimentazioni di merci per i settori della ristorazione e per quello ricettivo.

Il mercato dei VCL negli ultimi anni ha molto risentito della mancanza di incentivi, misure che finalmente sono state inserite nella legge di bilancio 2020.

Autocarri > 3.500 kg ptt. Il mercato degli autocarri pesanti chiude il 2020 a -14% rispetto al 2019, con le flessioni più accentuate nelle regioni

dell'Italia settentrionale (-19,8%). Nelle regioni del Centro e Sud il calo è stato più contenuto, rispettivamente -3,5% e -8,1%.

Rimorchi/semirimorchi > 3.500 kg ptt. L'andamento del mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg chiude l'anno a -21% rispetto al 2019. Il mercato si compone per oltre il 90% di semirimorchi e per meno del 10% di rimorchi.

Autobus > 3.500 kg ptt. Il mercato degli autobus chiude il 2020 a -28,2% rispetto all'anno precedente. La crisi sanitaria scatenata dalla pandemia di COVID-19 ha impattato notevolmente sul settore del trasporto collettivo di passeggeri, penalizzato dalle misure di distanziamento fisico imposte per contenere i contagi.

L'Italia, primo Paese europeo ad applicare un lockdown totale della durata di circa due mesi, ha visto, rispetto al resto dell'Europa, una contrazione degli spostamenti anticipata e più profonda. Gli spostamenti con il trasporto pubblico hanno subito una riduzione ancora più marcata rispetto al trasporto stradale privato/individuale, raggiungendo cali anche superiori al 90% nel periodo marzo-aprile 2020.

Secondo l'Osservatorio sulle tendenze di mobilità del MIT, a fronte di una ripresa quasi totale degli spostamenti individuali su strada nel mese di luglio, gli spostamenti a mezzo TPL (trasporto pubblico locale) erano ancora il 40% in meno rispetto al periodo pre-pandemia. Questa circostanza lascia intendere che possa esserci stato un 'pericoloso' cambio dalle modalità di trasporto collettive a quelle individuali; l'aumento dello smart-working e i conseguenti minori spostamenti, la mancanza di garanzie di sicurezza del trasporto pubblico (in termini di distanziamento sociale) hanno certamente aggravato la situazione di un settore già fortemente in crisi.

Trend 2021. Dopo aver chiuso il 2020 in calo del 27%, il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un'ulteriore variazione negativa nel mese di gennaio (-11,4%), ma ha recuperato a partire da febbraio (+11,0%). I mesi di marzo e aprile, paragonati allo stesso periodo del 2020, nel quale venivano attivate le prime misure restrittive per contenere la diffusione del COVID, mostrano volumi cinque volte superiori. Nel cumulato dei primi sei mesi, sono quasi 96mila, con una crescita del 56% rispetto al primo semestre del 2020.

Per il comparto degli autocarri, il mercato del primo semestre conta 13.600 immatricolazioni, con una crescita del 47,6%.

Anche l'andamento del mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg è positivo e registra un +42,4% rispetto ai primi sei mesi del 2020.

Dopo due cali consecutivi a gennaio (-6,7%) e a febbraio (-40,1%), da marzo il mercato degli autobus ha ripreso a crescere. Sono 1.647 gli autobus immatricolati da gennaio a giugno, con una crescita pari al 6%.

Aftermarket. Se guardiamo al comparto del commercio di parti e accessori per autoveicoli si registra una flessione del fatturato del 14,4% nel

2020 rispetto all'anno precedente (dati Barometro Aftermarket, rilevazione statistica interna al gruppo Componenti ANFIA).

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte presentano un trend negativo. La contrazione più marcata riguarda i componenti di carrozzeria e abitacolo (-45,1%), che già nel 2019 avevano riportato un calo (-4%), e risultano in ribasso a due cifre anche i componenti elettrici ed elettronici (-27,6%), che avevano chiuso il 2019 a +2,2%. Mantengono il segno meno anche i componenti undercar (-18,5%) e i componenti motore (-13,5%), che peggiorano notevolmente il risultato negativo del 2019, attestatosi rispettivamente a -4,9% e -5,6%. Infine, riporta un calo più contenuto la famiglia dei materiali di consumo (-7,2%), che aveva chiuso il 2019 in crescita del 9,2%, con il miglior risultato tra le cinque famiglie.

