
Osservatorio Industria

Il settore dell'auto

L'analisi del Centro Studi di Fondazione Ergo

Fra Covid 19 e motore elettrico, il difficile 2020 dell'auto

1. Premessa

Secondo un recentissimo rapporto di Moody's il mercato mondiale dell'auto si contrarrà del 2,5% nel 2020 contro la precedente sforbiciata dello 0,9% prevista prima dell'esplosione dell'epidemia legata al Coronavirus. Gli analisti americani sottolineano nel loro report che l'epidemia colpirà anche le catene di fornitura. Le previsioni indicano nella Cina il mercato più debole con un calo di quasi il 3% che si aggiunge alla riduzione del 2019. Leggera debolezza anche per Usa e Europa mentre il Giappone dovrebbe registrare una crescita delle vendite dello 0,4%. Moody's infine prevede per il 2021 una crescita dell'1,5% delle vendite globali.

2. Produzione automotive in Italia. La componentistica è andata meglio dell'assemblaggio di auto ma non a dicembre

La produzione industriale italiana ha subito una flessione del 4,3% nel mese di dicembre 2019 rispetto a dicembre 2018. Complessivamente nel 2019 la flessione è stata dell'1,4%¹. L'industria manifatturiera ha registrato una diminuzione dell'1,7%.

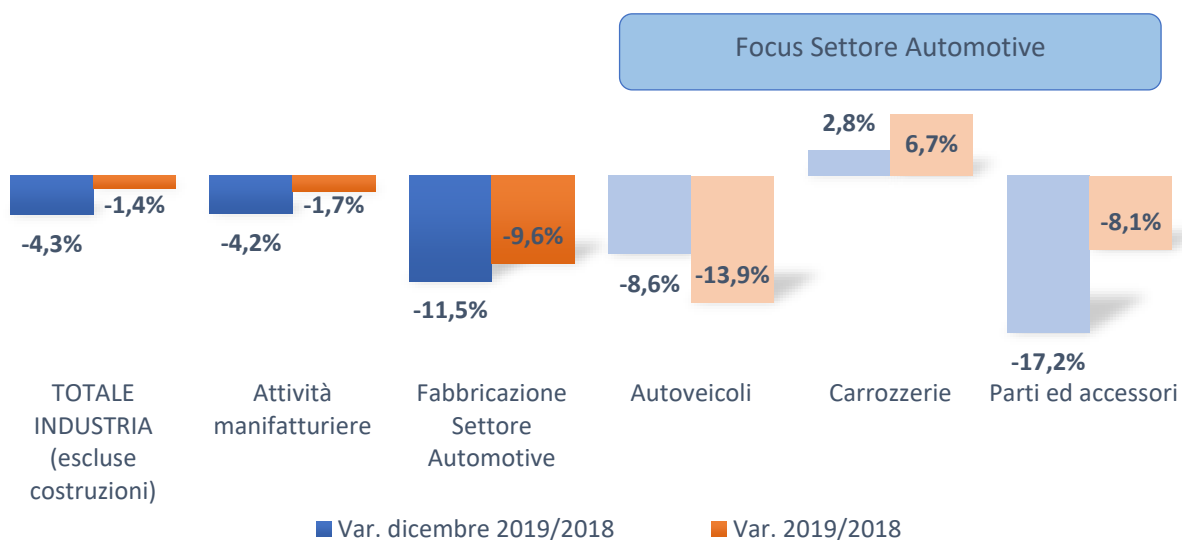
¹ Sia in termini grezzi sia al netto degli effetti di calendario (nell'anno 2019 i giorni lavorativi sono stati gli stessi del 2018).

Il crollo della produzione industriale risente della flessione industriale del settore automotive che ha subito una diminuzione nel mese di dicembre 2019 in termini tendenziali dell'11,5% e nel 2019 rispetto all'anno precedente del 9,6%. Ma questo non vale per tutti e tre i comparti del settore automotive.

Mentre la produzione del comparto della **fabbricazione di autoveicoli** diminuisce rispetto al 2018 del 13,9% e quello della **fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori** diminuisce dell'8,1%, il comparto della **fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi** cresce invece del 6,7%².

Se si analizza il mese di dicembre 2019 rispetto al 2018, per avere la percezione di come sta iniziando il 2020, si conferma la flessione della produzione di autoveicoli (-8,6%) e di accessori (-17,2%) mentre aumenta la produzione della carrozzeria (+2,8%).

Indici della produzione industriale



Fonte: Elaborazione Centro Studi Fondazione Ergo su dati Istat

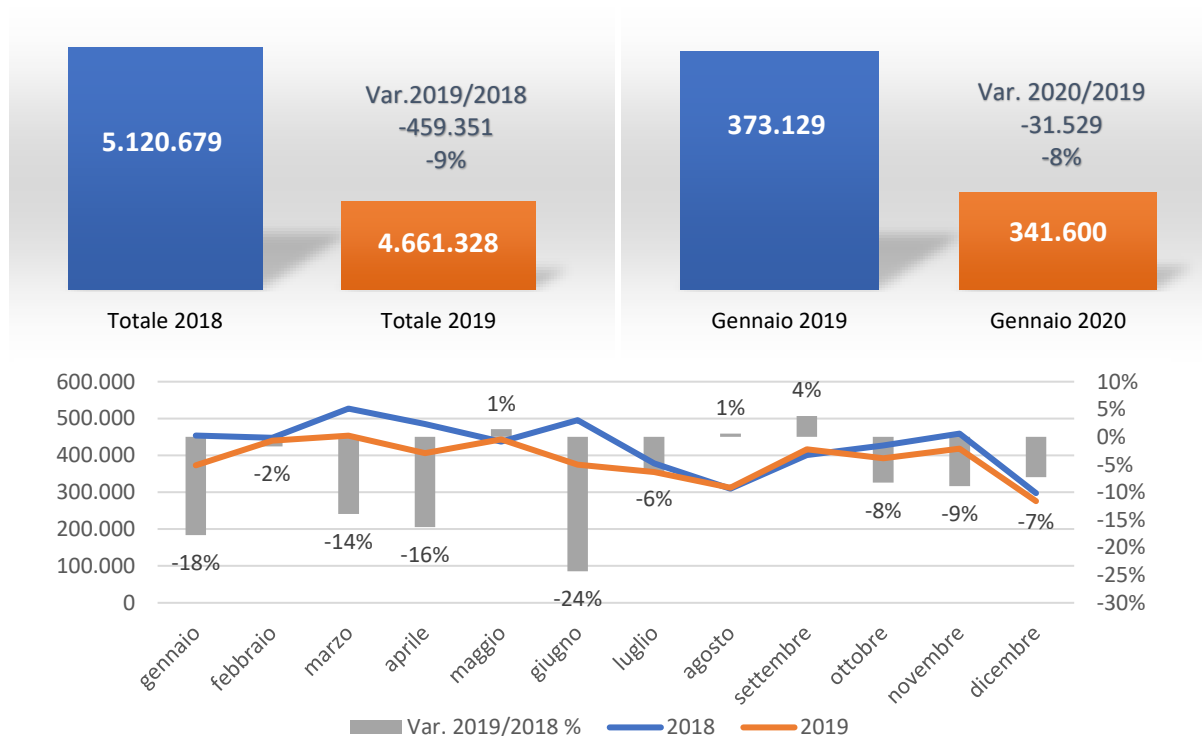
Indice della produzione industriale - dati corretti per gli effetti di calendario (Classificazione per codici Ateco 2007: C Attività Manifatturiera, 29: fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 29.1: fabbricazione di autoveicoli; 29.2: fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 29.3: fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori)

² Sono stati analizzati i Codici Ateco 29.1, 29.2, 29.3

3. Il caso della Germania. Il doloroso passaggio all'elettrico

A livello europeo nei primi sei mesi del 2019 la flessione è stata del 6,2%. **In Germania la produzione di auto è scesa nel 2019 ai livelli più bassi dal 1996**, registrando un calo del 9%, passando da 5,1 milioni a 4,6 milioni, a causa della contrazione della domanda sui mercati internazionali. La perdita di produzione è di **oltre 450 mila unità**. Per avere un'idea del significato di questa perdita, basti pensare che è come se un grande stabilimento come quello di Melfi smettesse di produrre auto o come se l'Italia perdesse metà della sua produzione. Una delle ragioni della flessione risiede nel complesso passaggio dal motore diesel a propulsori elettrici o ibridi. A gennaio 2020 sono state prodotte 341.600 auto, l'8% in meno rispetto a gennaio 2019 (373.129).

Produzione di auto made in Germania



Fonte: elaborazione Centro Studi Fondazione Ergo su dati VDA, Verband der Automobilindustrie

4. Produzione industriale automotive nel mondo

Secondo il Weo (World Economic Outlook) di ottobre 2019, il crollo dell'industria automobilistica è stato un fattore importante nel rallentamento della crescita globale. Dal lato dell'offerta hanno pesato due fattori: la riduzione degli incentivi fiscali in Cina (sulle auto elettriche) e l'adeguamento delle linee di produzione alle nuove severissime regole sulle emissioni di CO2 nell'UE (soprattutto Germania) e Cina. Dal lato della domanda hanno influito le preferenze dei consumatori verso opzioni di *car sharing* o altre evoluzioni nei trasporti. Nel 2018 le vendite di auto hanno registrato **un calo del 3% su scala mondiale**, mentre la produzione automobilistica globale è diminuita del 2,4%.

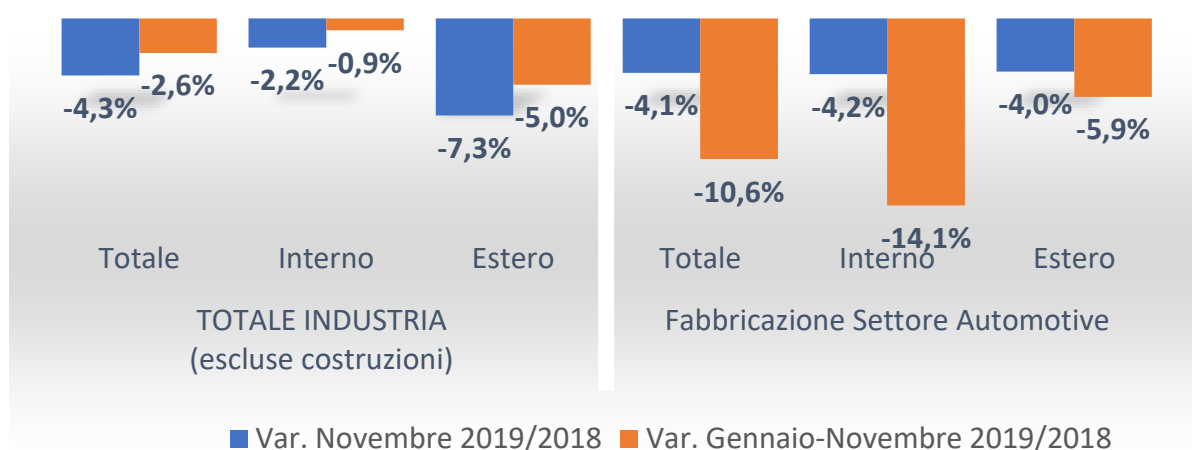
5. Crollano gli ordinativi industria automotive in Italia

Il mese di novembre 2019 (ultimo dato disponibile) rispetto a novembre 2018 registra un calo di ordinativi nell'industria (ad esclusione delle costruzioni) pari al 4,3% (di cui il 7,3% riguarda il mercato estero e il 2,2% il mercato italiano). I primi 11 mesi del 2019 vedono una flessione di ordinativi rispetto allo stesso periodo 2018 del 2,6%.

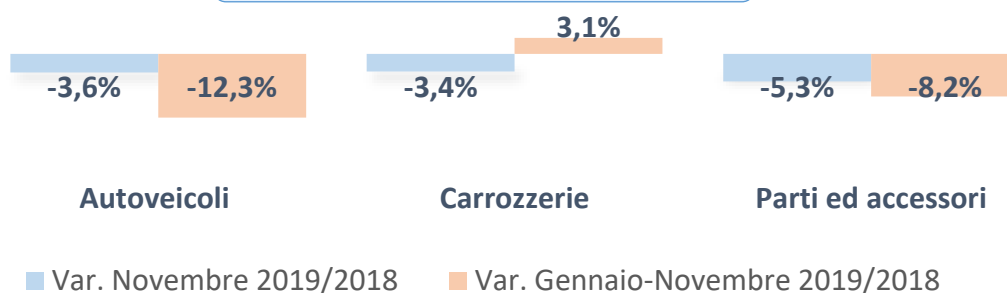
Forte è la diminuzione registrata nel settore automotive. **Il settore nel suo complesso da gennaio a novembre ha una diminuzione di ordinativi pari al 10,6%**. Diminuiscono del 12,3% gli ordinativi di autoveicoli e dell'8,2% di parti accessorie, mentre aumentano del 3,1% gli ordinativi relativi alla fabbricazione di carrozzerie.

Nel mese di novembre 2019 la flessione di ordinativi rispetto a novembre 2018 è del 4,1%. Diminuiscono gli ordinativi del 12,3% nel comparto della fabbricazione di autoveicoli e del 5,3% in quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori. Anche il comparto della fabbricazione di carrozzerie subisce una flessione a novembre 2019 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente pari al 3,4%.

Indice dei nuovi ordinativi dei prodotti industriali



Focus Settore Automotive



Fonte: Elaborazione Centro Studi Fondazione Ergo su dati Istat. Indice dei nuovi ordinativi dei prodotti industriali (Classificazione per codici Ateco 2007: 29: fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 29.1: fabbricazione di autoveicoli; 29.2: fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi; 29.3: fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori)

6. Gli effetti sull'industria delle nuove regole sulle emissioni di CO2

E' ufficiale: dal primo gennaio del 2020 il primo obiettivo dell'industria automobilistica europea non è il profitto ma quello di non pagare le pesantissime multe anti-CO2 dell'Unione Europea.

Per obbligare i produttori a intraprendere la strada della motorizzazione elettrica l'Ue, infatti, ci è andata pesante.

Com'è noto dal primo gennaio 2020 e fino a tutto il 2021 i costruttori dovrebbero pagare 95 euro di multa per ogni grammo di CO2 in più emesso da ogni motore oltre la quota dei 95 grammi/km. Si tratta di una multa salatissima che facilmente arriva a 5.000 euro per ogni modello venduto. I classici diesel da 1.600/2.000 cc Euro6 associati ai molti Suv hanno infatti emissioni non lontane da 150 grammi/km. I conti sono presto fatti: 55 grammi/km eccedenti la soglia di 95 grammi/km moltiplicati per 95 euro a grammo determinano una multa di 5.225 euro. Per vettura.

Con questi chiari di luna molti costruttori potrebbero pagare multe miliardarie. Per fortuna l'Ue ha adottato un altro incentivo all'elettrificazione: ogni auto venduta a zero emissioni, cioè con motore solo elettrico, viene conteggiata come sottrazione delle emissioni. Anzi, nel conteggio della media delle emissioni di CO2 ogni auto elettrica, almeno fino a tutto il 2021, varrà il doppio. I costruttori infine potranno acquistare buoni "verdi" dalle aziende concorrenti che producono solo modelli elettrici (come FCA farà con Tesla) per evitare di pagare le multe.

Queste regole di base, il regolamento Ue è fatalmente più complesso, stanno determinando il boom dell'offerta delle auto ibride ed elettriche i cui costi industriali di per sé sarebbero proibitivi. Le batterie al litio, infatti, nonostante la recente diminuzione dei costi delle materie prime, restano costosissime: quelle della Fiat 500e, ad esempio, costeranno al Lingotto ben 8.000 euro. Questo significa che molte city car potranno essere comprate solo con l'intervento di massicci incentivi pubblici.

Gli effetti del coronavirus

L'economia e il settore automotive in particolare sta scontando anche gli effetti del coronavirus, sia per l'inevitabile calo dei consumi sul mercato cinese sia per la riduzione della produzione per la chiusura forzata degli stabilimenti per il contenimento del contagio. La casa automobilistica più esposta al calo di produzione e immatricolazioni è la Volkswagen che in Cina, con 23 stabilimenti, produce il 40% del proprio output complessivo tra componenti e veicoli assemblati.

I programmi dell'industria italiana per reagire alla crisi

- In attesa della fusione fra FCA e Peugeot, il Lingotto sta implementando un piano da 5 miliardi di investimenti per le fabbriche italiane.
- Nel mese di febbraio è partita la produzione della Jeep Compass a Melfi e della Panda Hybrid a Pomigliano.
- Nei prossimi mesi è previsto il lancio della Ghibli Ibrida a Grugliasco, di una supersportiva Maserati a Modena, della 500 elettrica a Mirafiori e delle Jeep Compass e Renegade ibride a Melfi.
- Entro l'anno prossimo si prevede la produzione del furgone Ducato full electric nell'abruzzese Sevel e della Maserati Quattroporteibrida a Grugliasco.
- Nel 2021 arriveranno quattro modelli nuovi tutti anche elettrificati: due coupé Maserati (Mirafiori); un D-Suv Maserati (Cassino); un C-Suv impatto Alfa Romeo a Pomigliano.
- La Commissione Europea ha stanziato 3,2 miliardi di euro per l'Importante Progetto Comune di Interesse europeo (IPCEI) dedicato al settore delle batterie innovative. Parteciperà anche l'Italia insieme ad altri 16 partecipanti tra imprese e enti di ricerca provenienti da Belgio, Finlandia, Francia, Germania, Polonia e Svezia. Per l'Italia partecipano Faam, Endurance, Enel X, Kaitek e Solvay.
- A Mirafiori sta nascendo uno spazio per l'assemblaggio delle batterie elettriche per auto (cosa diversa dalla produzione delle singole celle che probabilmente saranno importate dalla Cina).

