



Automotive e Covid-19: Alcuni fatti stilizzati

27 maggio 2020



Il documento è stato predisposto da Andrea Montanino, Alberto Carriero, Cristina Dell'Aquila, Roberto Giuzio e Laura Recagno. I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 26 maggio 2020.

KEY MESSAGES

- La filiera dell'automotive è una delle più complesse, con un veicolo composto mediamente da circa **20 mila parti** prodotte da diversi fornitori.
- La produzione si concentra in Cina** (27%) a cui fa seguito l'Europa (24%), dove è il **primo settore per spesa in ricerca e sviluppo**.
- In Italia il settore genera** un fatturato di circa 52 miliardi di euro e occupa 175 mila addetti.
- Sui mercati internazionali, **il comparto si caratterizza per una marcata impronta regionale**, con il 67% delle esportazioni dell'automotive italiano destinato all'Unione Europea.
- In questo contesto, **la Germania assorbe il 20% circa del valore aggiunto** che i settori manifatturieri italiani destinano alla catena automotive mondiale.
- Prima del diffondersi della pandemia di COVID-19, **l'industria dell'automotive era alla vigilia di una grande rivoluzione verso l'elettrico**, spinta da processi di aggregazione e partnership.
- Per il 2020 le stime più recenti evidenziano un **crollo della produzione superiore al 20%**.
- La battuta d'arresto dell'industria potrebbe determinare un **differimento dei programmi di investimento** e un **rallentamento nella transizione all'elettrico**.
- Questa circostanza potrebbe consentire all'Europa, in presenza di un'adeguata strategia di supporto al settore, di **recuperare il ritardo accumulato nei confronti dei competitor cinesi e statunitensi**.
- In questo contesto, la **filiera italiana** può contare su un **sistema dell'automotive medio-grande, innovativo, resiliente e ben posizionato nelle catene globali del valore**. La sfida sarà nel saper cogliere le opportunità che deriveranno dalle nuove geografie produttive europee.

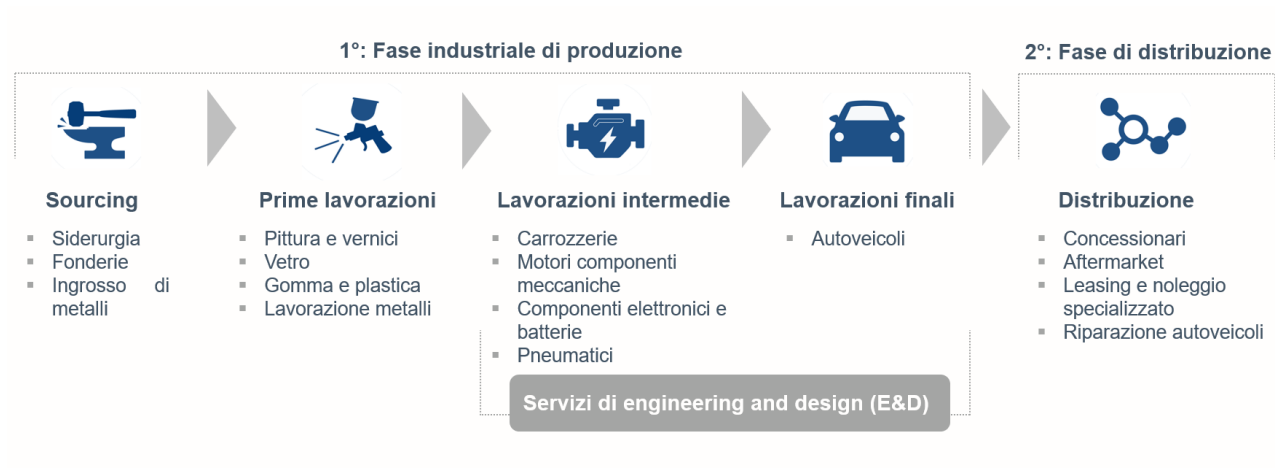
1. La filiera dell'automotive

- **Quella dell'automotive è una delle filiere manifatturiere più complesse.** Ogni veicolo immesso nel mercato contiene mediamente circa 20 mila parti prodotte da diversi fornitori.
- Le case automobilistiche e gli Original Equipment manufacturer (OEM) producono per il mercato finale, sono generalmente ad **alto valore aggiunto e hanno mercati di sbocco anche esteri.**
- La filiera delle lavorazioni intermedie (componentistica) va dai fornitori di primo livello (Tier 1) che si occupano della logistica e dell'assemblaggio di interi moduli e componenti preassemblati, ai fornitori di secondo livello (Tier 2) che

producono componenti con contenuto di innovazione e specificità che li rendono competitivi, ai fornitori di terzo livello (Tier 3) che producono parti e componenti standardizzate, facilmente replicabili, vendute principalmente agli operatori Tier 1.

- Fanno parte infine della filiera anche imprese attive nell'ingegneria del prodotto e di processo, che svolgono un'attività trasversale.
- Un'**organizzazione efficiente di tutta la catena del valore**, dalle materie prime, alla componentistica, all'assemblaggio, alla distribuzione, fino ad arrivare al consumatore finale, **è la chiave per riuscire ad essere competitivi** (figura 1).

Fig. 1 – La filiera dell'automotive

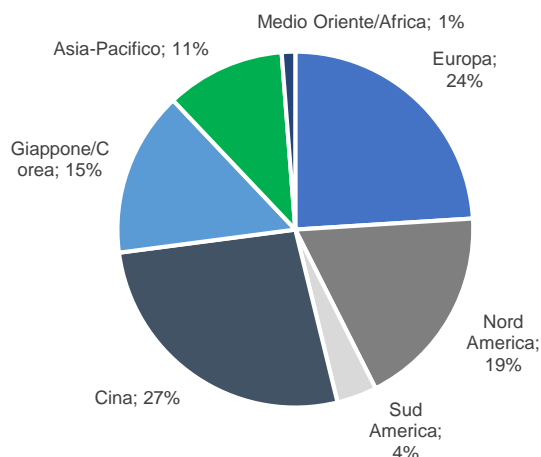


Fonte: elaborazione CDP

- **Dei circa 90 milioni di autoveicoli prodotti nel 2019**, più di un quarto è stato prodotto in Cina (grafico 1). **Un altro quarto**

viene realizzato in Europa: Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna sono i principali produttori (figura 2).

Graf. 1 – Produzione di autoveicoli per area geografica, (%), 2019)

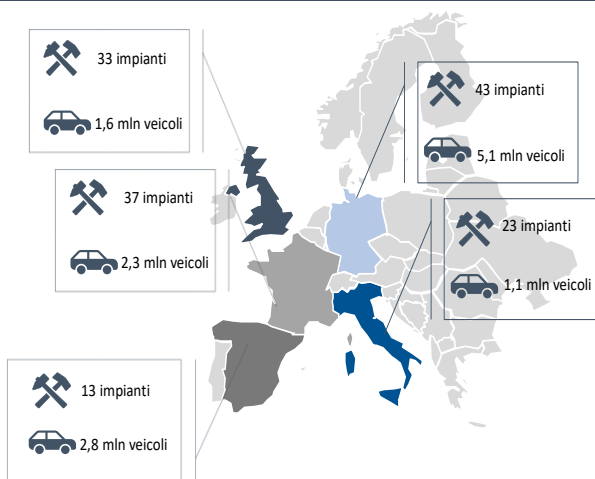


Fonte: OICA, 2020

- ▣ In Europa il settore automotive occupa in totale, tra occupazione diretta e indiretta, **quasi 14 milioni di persone, il 6,1% dell'occupazione europea.**
- ▣ Il comparto rappresenta un **fattore di promozione per l'innovazione** dell'intero sistema produttivo. Infatti, è il **primo settore per spesa in ricerca e sviluppo**, responsabile del 28% della spesa totale in R&S europea.
- ▣ E ancora, **l'Europa è il principale investitore mondiale in R&S nel settore.** Nel 2018 si sono spesi più di 57 miliardi di euro, rispetto ai circa 30 del Giappone, ai 15 miliardi degli Stati Uniti e ai 5 miliardi della Cina¹.
- ▣ **In Italia, il settore automotive occupa direttamente 175 mila addetti**, generando un fatturato di circa 52 miliardi di euro. Se si considerano anche le attività **indirette il numero degli addetti sale a oltre 270 mila unita** e il fatturato raggiunge i 106 miliardi di euro².

¹ ACEA (2020) *The Automotive Industry Pocket Guide 2019-2020*.
² ANFIA (2019) *Focus Italia produzione industriale settore automotive*.

Fig. 2 – Stabilimenti e veicoli prodotti in alcuni Paesi europei (2018)



Fonte: OICA, ACEA 2020

- ▣ Anche in Italia, sono stati investiti 1,7 miliardi di euro in ricerca e sviluppo intra muros, pari al **13,2% della spesa in ricerca e sviluppo nazionale** e al 18,8% della spesa dell'industria manifatturiera³.
- ▣ Non a caso, **la competitività del settore è superiore rispetto a quella della manifattura** in genere. In particolare, ISTAT stima un indice di competitività pari a 122,7 (fatta 100 la manifattura nel suo complesso)⁴.
- ▣ Sui mercati internazionali, il comparto si caratterizza per una **marcata impronta regionale**, in particolare con riferimento alle catene di fornitura che legano materie prime, input intermedi e prodotti finiti. Stati Uniti, Germania e Giappone rappresentano ancora oggi come trent'anni fa i Paesi pivot attorno ai quali gravitano rispettivamente i mercati del Nord America, dell'Europa e dell'Asia.
- ▣ Una tendenza questa che sembra destinata a rafforzarsi, con la sempre maggiore diffusione di misure protezionistiche a livello mondiale.

³ SACE (2019) *Bilancio 4R*.

⁴ L'ultimo dato disponibile fa riferimento al 2017.

- ❑ L'Italia non sfugge a questo paradigma: la sua geografia dell'export **resta saldamente legata all'Europa**. Nel 2019, l'Unione Europea assorbe il 67% delle esportazioni italiane del comparto automotive.
- ❑ I sotto settori della componentistica e della carrozzeria arrivano rispettivamente al 76% e 79% di export verso altri Paesi dell'UE (tabella 1)⁵.

Tab. 1 – Esportazioni italiane di autoveicoli (2019)

	Export (€ mld)	Quota UE (%)
Autoveicoli	20,8	60,1
Carrozzerie per autoveicoli; rimorchi e semirimorchi	0,9	78,5
Parti e accessori per autoveicoli e loro motori	14,0	76,4
Totale automotive	35,7	66,9

Fonte: ISTAT, 2020

- ❑ La filiera dell'automotive italiana si posiziona **nei segmenti a più elevato valore aggiunto** grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano in particolare i nostri distretti della componentistica.
- ❑ Secondo l'analisi delle matrici input-output internazionali, il 20% circa del valore aggiunto generato dal settore italiano della componentistica viene indirettamente incorporato nei prodotti esportati dagli altri partner commerciali, segnalando una **significativa capacità di penetrazione nei mercati internazionali della nostra manifattura**.
- ❑ L'Italia è il Paese che contribuisce maggiormente alla filiera automotive tedesca (che incorpora una quota di valore aggiunto di provenienza italiana pari al 2,4%), anche davanti ai paesi dell'Est Europa.

- ❑ La Germania assorbe il 20% circa del valore aggiunto che i settori manifatturieri italiani destinano alla catena automotive mondiale (filiera nazionale inclusa)⁶.
- ❑ Infine, una caratteristica specifica del comparto è quella di contraddistinguersi per la **presenza di imprese di dimensioni medio-grandi**: il 73% degli addetti è impiegato in aziende con più di 250 dipendenti, rispetto a una media manifatturiera del 24%.
- ❑ In particolare, per la componentistica si registra un valore pari a 58 addetti, sei volte superiore alla media delle aziende manifatturiere⁷.

2. Gli impatti del Covid-19 sull'automotive

- ❑ Dopo la crisi finanziaria 2008-2009, il settore automobilistico ha sperimentato una fase di **forte espansione a livello globale**, registrando un tasso di crescita medio annuo della produzione pari al 6%.
- ❑ Nel biennio 2018-2019, al contrario, il comparto ha attraversato una **congiuntura negativa**, con una contrazione superiore al 4%, riconducibile alla **crisi delle motorizzazioni diesel**, al progressivo **emergere del segmento dei veicoli ibridi/elettrici** e a nuovi modelli di consumo incentrati sull'**auto come servizio** e non come "oggetto del desiderio".



⁵ Elaborazioni su dati ISTAT, Coeweb.

⁶ Prometeia, Intesa SanPaolo (2019), *Rapporto Analisi dei settori industriali*.

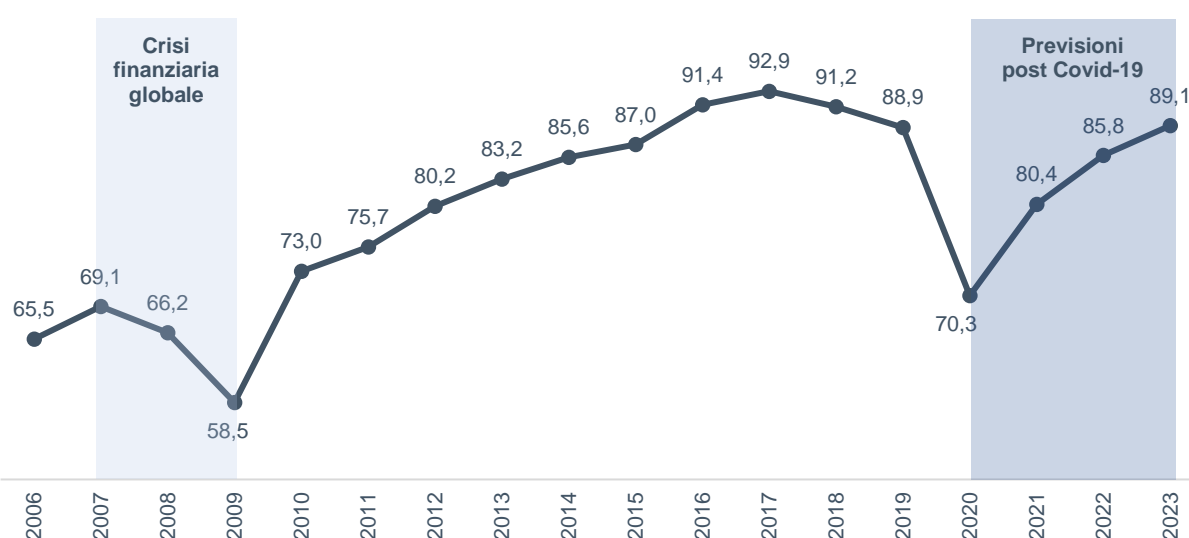
⁷ Elaborazioni su dati ISTAT riferiti al 2017.

La crisi indotta dalla diffusione della pandemia di Covid-19, che sta determinando la prolungata chiusura degli stabilimenti nei principali Paesi produttori, si innesta quindi in **una fase di profondi cambiamenti** che stavano inducendo significative trasformazioni nella filiera industriale globale concentrata in forti investimenti per lo sviluppo sia di motorizzazioni tradizionali ma con meno emissioni, sia delle batterie elettriche.

Le stime più recenti evidenziano, per il 2020, **un crollo della produzione superiore al 20% e un orizzonte temporale di circa tre anni per recuperare i livelli pre-crisi.**

Per avere un termine di paragone nel biennio 2008-2009, il mercato perse il 15% circa, tornando in territorio positivo l'anno successivo (grafico 2).

Graf. 2 – Produzione di veicoli leggeri a livello globale (mln, 2006-2023F)



Fonte: OICA, IHS, 2020

I tempi diversi nella diffusione dei contagi stanno determinando effetti differenti nei principali mercati a livello globale:

- la **Cina** ha archiviato il I trimestre 2020 con una contrazione nelle vendite di autoveicoli superiore al 45%, ma nelle prime settimane di aprile gli impianti di produzione sono tornati in attività mentre risultano aperti il 99% dei concessionari e la circolazione è tornata al 65% del livello precedente al lockdown⁸. Si stima che in assenza di una nuova ondata di contagi, il mercato dovrebbe chiudere

l'anno con una riduzione di poco inferiore al 10%. In questo contesto, il Governo ha introdotto **misure di sostegno** che interessano le principali metropoli. In particolare, l'estensione al 2022 dei sussidi per l'acquisto di auto elettriche, incentivi per la rottamazione e l'allentamento dei vincoli per le nuove immatricolazioni;

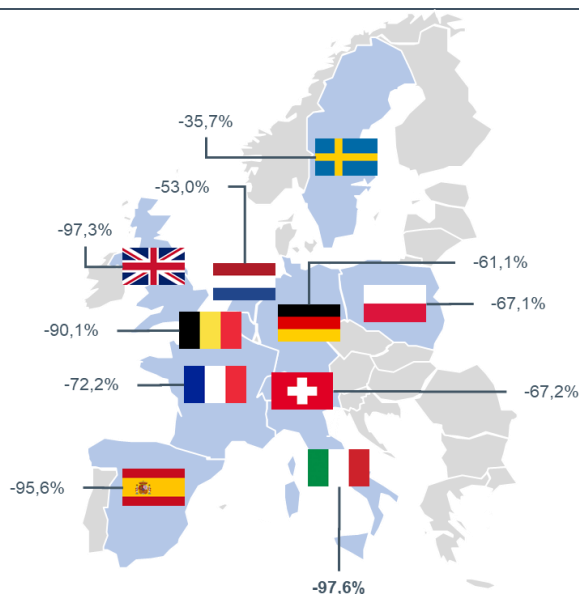
- gli **Stati Uniti** hanno cominciato a registrare gli effetti della pandemia solo nelle ultime settimane di marzo, evidenziando una contrazione delle vendite del 40% rispetto allo stesso mese

⁸ China Automobile Dealers Association.

dell'anno precedente. Per contrastare gli effetti del lockdown, **alcuni Stati hanno consentito le vendite online** di autovetture, con la previsione di una diffusione **dell'e-commerce tra i concessionari prossima al 90% entro la fine dell'anno**. Contestualmente, le case automobilistiche continuano a supportare la domanda, offrendo incentivi quali dilazioni di pagamento e finanziamenti a tasso 0;

- **l'Europa** ha evidenziato in aprile una contrazione delle vendite di oltre il 78%, rispetto allo stesso mese del 2019. I dati mostrano un'ampia variabilità tra i diversi mercati nazionali, funzione delle diverse misure di chiusura adottate. (figura 3)⁹.

Fig. 3 – Vendita di autoveicoli nei principali mercati europei, aprile 2020 (Var. % YoY)



Fonte: ACEA, 2020

- Secondo l'Associazione Europea dei produttori di automobili, degli oltre 2,6 milioni di occupati diretti nella filiera, poco meno di **1,2 milioni subiscono gli effetti della chiusura degli stabilimenti**, con una perdita nella produzione superiore ai 2,4 milioni di veicoli (oltre il 15% dei veicoli prodotti nel 2019)¹⁰.

Tra i Paesi europei, **l'Italia è quello che subisce gli effetti più negativi**. Il lockdown completo a partire dall'11 marzo ha determinato un crollo nelle vendite su base mensile superiore all'85%, equivalente a oltre 165 mila unità, che ha raggiunto in aprile quasi il 98%, pari a circa 171 mila unità. In due mesi il mercato ha perso il 18% delle auto complessivamente vendute nel 2019¹¹.

In questo contesto, giova sottolineare come **le imprese italiane del settore si siano affacciate alla crisi da una posizione relativamente solida**. La leva finanziaria, pari a 1,3x indica un ricorso equilibrato al capitale di terzi; l'indice di liquidità immediata, pari a 1,4, mostra un margine di tesoreria che dovrebbe consentire un certo grado di resilienza rispetto al blocco delle attività di questi mesi¹².

Un'indicazione immediata dell'impatto dello stop del settore a livello globale proviene dall'analisi **dell'andamento azionario delle principali case automobilistiche internazionali** quotate.

Data la forte integrazione geografica delle catene produttive infatti, **tutti i principali operatori hanno sperimentato una contrazione** compresa tra il 15% circa di Toyota e il 62% di Renault, con il gruppo FCA che ha perso il 45% circa da inizio anno.

Le più resilienti alla crisi sembrano le **case giapponesi Toyota e Honda**, che hanno già orientato la loro produzione verso sistemi a iniezione ibrida oltre a quelli a combustione tradizionale.

Al contrario, le **case automobilistiche europee come Volkswagen e Renault** che stavano attraversando un complesso processo di transizione, sono quelle che scontano la congiuntura più negativa.

⁹ Arthur D. Little, *Global Automotive Report*, 2020.

¹⁰ Dato al 18 maggio 2020.

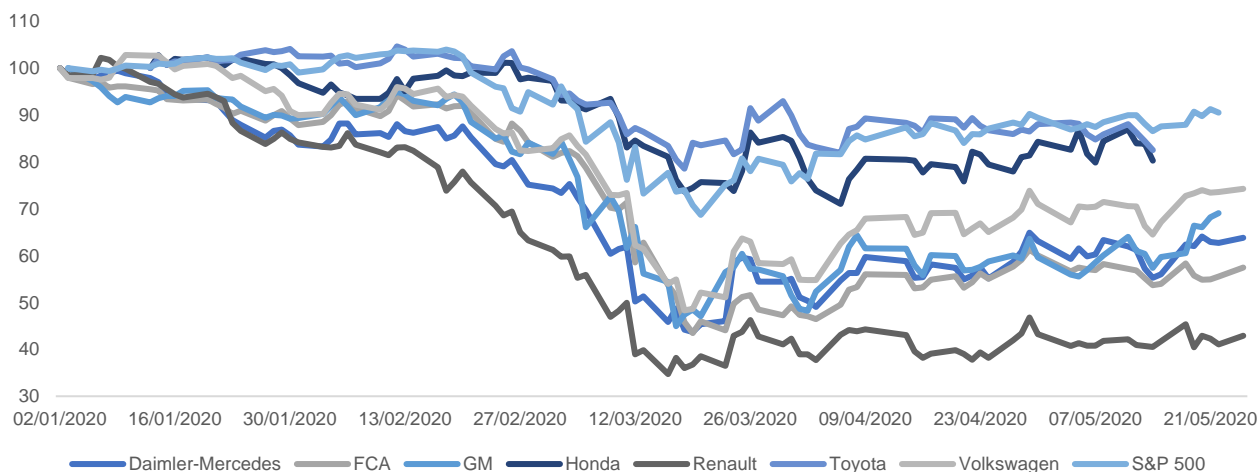
¹¹ UNRAE Pocket - 2020 3 mesi.

¹² Aida – Bureau van Dijk.

- Quasi tutte le case automobilistiche mostrano un **andamento sensibilmente peggiore rispetto all'indice S&P 500**, che ha perso circa il 15%.
- L'unica vistosa eccezione è **Tesla** che in poco più di un mese ha **recuperato una parte consistente delle perdite registrate**

dall'inizio della crisi, evidenziando un incremento del 59%. Questa dinamica segnala il vantaggio competitivo del posizionamento in una nicchia di mercato ad elevato valore aggiunto e innovativa come quella dei veicoli elettrici di alta gamma (grafico 3).

Graf. 3 – Andamento dei titoli azionari delle principali case automobilistiche (02/01/2020=100)

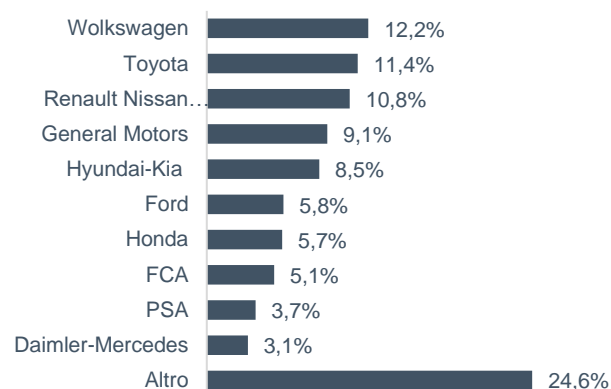


Fonte: Thomson Reuters, 2020

- Quello dei **motori elettrici**, d'altro canto, è **l'orizzonte tecnologico con cui tutte le principali case automobilistiche si dovranno confrontare** nel corso dei prossimi anni.
- Prima del diffondersi della pandemia, infatti, l'industria dell'automotive era alla vigilia della più grande rivoluzione mai sperimentata, che aveva già dato impulso a **processi di aggregazione e alla sottoscrizione di partnership**.
- In un settore fortemente polarizzato, dove i **primi dieci operatori a livello globale detengono una quota di mercato superiore al 75%**, con prospettive di crescita che già prima della crisi erano modeste e un significativo fabbisogno di investimenti necessari a sostenere i programmi di nuova mobilità, la tendenza ad

alleanze e a processi di consolidamento potrebbe rappresentare un'opzione strategica centrale nella ricerca di nuovi percorsi di sviluppi (grafico 4)¹³.

Graf. 4 – Principali gruppi mondiali in termini di vendita, (% , 2019)



Fonte: Focus2move, 2020

¹³ AlixPartners, *Global Automotive Outlook 2019*.

3. Lo scenario post-crisi

- ▣ Lo scenario post-crisi potrebbe portare due grandi cambiamenti. Da un lato, le misure di distanziamento sociale determineranno un aumento dell'uso dell'auto e potrebbero **spingere all'acquisto di veicoli più economici e con motorizzazioni meno efficienti** a causa di un reddito disponibile delle famiglie più basso.
- ▣ Dall'altro, l'industria, per recuperare le perdite causate dalla crisi, potrebbe **rallentare l'adozione dei provvedimenti di contenimento delle emissioni** nocive all'ambiente, più costosi.
- ▣ La concomitanza di questi fattori, e il temporaneo differimento dei programmi di investimento che ne potrebbe conseguire, aprirebbe una **finestra d'opportunità per l'industria europea per recuperare il ritardo accumulato** nei confronti dei competitor cinesi e americani nello sviluppo delle tecnologie per la mobilità elettrica.
- ▣ **La UE, infatti, appare in ritardo sul fronte delle batterie e dei sistemi di accumulo**, in cui i colossi asiatici e statunitensi controllano quasi il 90% del mercato globale.
- ▣ In questa prospettiva, nell'ottobre 2017, è stata istituita la European Battery Alliance (EBA)¹⁴ per supportare le aziende continentali e arrivare a coprire il 30% della domanda globale di batterie entro il 2030. Anche la Commissione Europea è intervenuta nel dicembre 2019, approvando aiuti di Stato per 3,2 miliardi di euro, al fine di realizzare **fabbriche di accumulatori in sette Paesi, tra cui l'Italia**.
- ▣ Nel nostro Paese, la **filiera della mobilità elettrica vale circa 6 miliardi di euro in termini di fatturato**, con prospettive di crescita al 2030 comprese tra i 79 e i 98 miliardi di euro. Più di metà del valore è riconducibile al manifatturiero che evidenzia una specializzazione produttiva su sistemi elettrici, carrozzerie e powertrain¹⁵.
- ▣ La filiera italiana può del resto già contare su un **sistema dell'automotive medio-grande, innovativo, resiliente e ben posizionato nelle catene globali del valore**. Si tratterà di saper cogliere l'opportunità che deriveranno dalle nuove geografie produttive europee che seguiranno alla fase di attuale crisi.
- ▣ È infatti tutta l'industria automobilistica europea, tanto più in una fase di transizione come quella attuale, in cui agli effetti della rivoluzione elettrica si sommano quelli della crisi, a richiedere interventi incisivi per preservare uno dei **comparti manifatturieri di punta** e a supportarne il **posizionamento competitivo sui mercati globali**.
- ▣ I primi segnali provengono dalle quattro associazioni europee dell'automotive che rappresentano l'intera filiera, dai fornitori di componenti e pneumatici ai produttori di veicoli, ai concessionari e alle officine¹⁶. Nei primi giorni di maggio, infatti, hanno pubblicato una lista di 25 azioni concrete per rispondere agli effetti della crisi. Le policy recommendations insistono sulla necessità di un **approccio coordinato a livello comunitario** nella direzione delle principali direttrici di sviluppo: **digitalizzazione e decarbonizzazione del settore**.

¹⁴L'EBA è una piattaforma cooperativa che include la Commissione europea, i Paesi UE interessati, la BEI e oltre 260 portatori di interessi dell'industria e dell'innovazione.

¹⁵The European House Ambrosetti (2019), *La filiera della mobilità elettrica "Made in Italy"*.

¹⁶Le quattro associazioni sono ACEA, CECRA, CLEPA e ETRMA.