

Dove va la manifattura italiana? Il quarto capitalismo e il caso dell'Automotive

Eupilio 12 Novembre 2022

Premessa - Dove va la manifattura italiana ? Il quarto capitalismo e il caso dell'Automotive

In questo intervento intendo chiarire tre cose.

La prima è rispondere alla domanda : a che punto siamo nella transizione all'auto elettrica? Ed è quello che farò nella prima parte della presentazione.

La seconda domanda è : Come stanno affrontando i produttori e i componentisti (i carrozzieri sono lasciati in disparte) dell'automotive italiano questa svolta epocale del settore?

Cercherò anche di rispondere alla domanda del che fare, delineando dei possibili percorsi che pragmaticamente cerchino di fare leva ***sui punti di forza della situazione*** rilevati ora dalle analisi dei ***pessimisti e ora da quelle degli ottimisti.***

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Un nuovo modello di Business

¶ Banche e mercati per gli investimenti dell'automotive

¶ A che punto siamo ?

¶ Struttura del settore in Italia

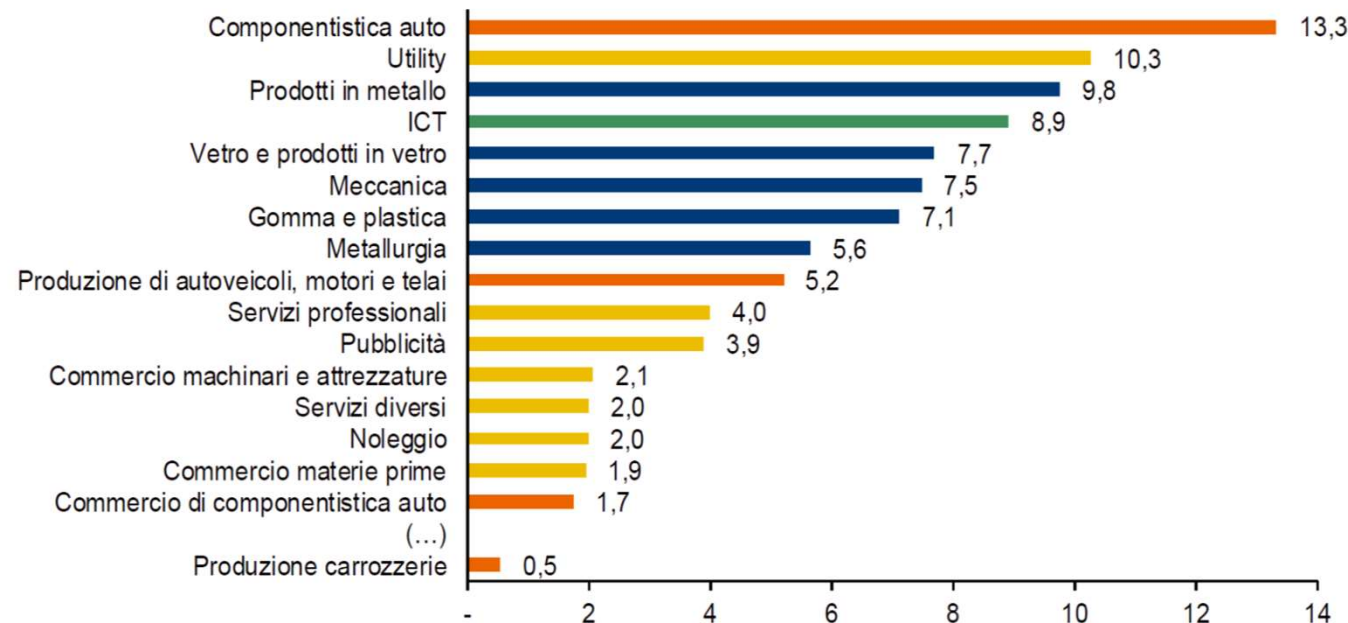
¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

La definizione di Drucker dell'automotive come industria delle industrie fa capire quanto **sarebbe grave per un Paese (Germania, Spagna, non necessariamente Italia) doverla perdere o perderne pezzi importanti.**

L' automotive – The « industry of the industries »

Fig. 9.8 - La filiera di fornitura delle imprese di produzione di autoveicoli, motori e telai: i principali settori di approvvigionamento (% sul totale per importi)



Nota: in arancione il settore automotive, in blu i settori manifatturieri (con l'esclusione elettronica), in giallo i servizi, in verde l'ICT. Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Il settore prevalente di fornitura risulta essere **la componentistica auto, a cui viene destinato il 13,3%** del totale degli acquisti in valore. Al secondo posto **le utility (energia, gestione delle acque e smaltimento rifiuti)** che assorbono oltre il **10%** del valore degli acquisti, essendo la produzione di automobili un settore ad alta intensità di utilizzo delle fonti di energia. Sono stati identificati : **prodotti in metallo, vetro, meccanica, gomma, plastica e metallurgia**. Sommando gli acquisti di questi settori alla componentistica, alla produzione di carrozzerie, al commercio di materie prime e di componentistica auto si arriva a oltre il 50% del totale degli acquisti. Anche **il mondo dell'ICT** risulta un settore di approvvigionamento rilevante (**8,9%**): **le imprese di produzione di automobili acquistano molta elettronica, software e consulenza legata all'ICT**. **Pesano per il 4% i servizi professionali** che, **oltre alle attività legali, di contabilità e di gestione delle risorse umane, comprendono anche i servizi di ricerca e sviluppo, le consulenze ingegneristiche e di design**, attività strategiche nel settore automotive. I comparti mostrati nella figura 9.8 esauriscono il 94% circa del valore degli approvvigionamenti delle imprese di produzione automotive.

L' automotive – The « industry of the industries »

- **L'8.5 % del PIL Europeo è rappresentato da ricavi generati dal settore automotive , che impiega ca il 6,6 % della forza lavoro complessiva europea con ca 13 mln di lavoratori.**
- **La filiera produttiva automotive in Italia è costituita da 5.156 imprese con 268.300 addetti (diretti e indiretti) che rappresentano il 7 % degli occupati del settore manifatturiero italiano**
- **92,7miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,3% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL italiano**

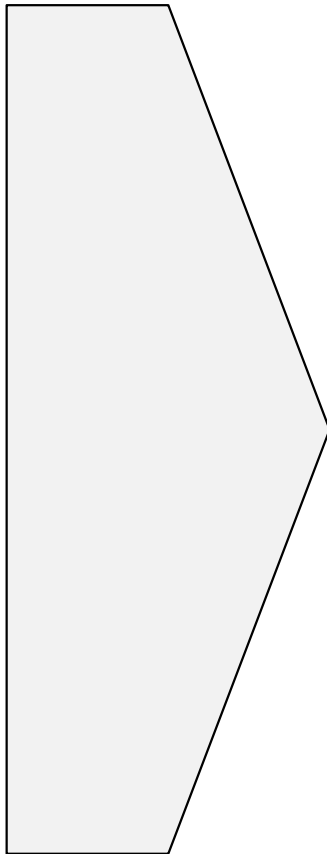
Fonte: Focus Italia – Produzione Automotive Agosto 2022

LO STORICO Berta continua dicendoci che ormai dell'industria automobilistica del '900 non c'è più traccia, non vi è ad esempio più l'idea dell'auto come strumento per esprimere la propria individualità o come simbolo. Il capitalismo californiano avrebbe invece pensato all'automobile secondo i canoni del NOSTRO SECOLO e non di quello precedente come ha fatto Vw. **La nuova auto sarebbe un computer con le ruote.** Berta, malgrado il mestiere di storico, ci parla di una svolta epocale nel settore dell'auto a livello mondiale

La crisi del capitalismo del Novecento : un nuovo paradigma



La nuova auto, un computer con le ruote



- Berta dice che ormai dell'industria automobilistica del '900 non c'è più traccia
- L'erede paradossale dell'industria del 900 è la casa automobilistica Volkswagen che pur di mantenere il primato come maggiore produttore di auto al mondo ha applicato alle sue auto dei meccanismi in grado di occultare l'entità reale delle emissioni inquinanti dei motori diesel.
- Apple ha introdotto con la Icar una nuova concezione della mobilità. Una iCar non può che essere elettrica, stiamo parlando di un tipo di motore che esige innovativi criteri progettuali
- Google con il progetto della "Google self-driving car" è entrata anch'essa nel settore con l'intento di trasformarlo fino a renderlo irriconoscibile
- Questa car ha soltanto due pulsanti, uno per far partire il veicolo, l'altro per arrestarlo, non si guida in alcun modo. La soluzione di google intende razionalizzare la mobilità, riduce l'inquinamento e decongestiona le aree metropolitane
- Parliamo di un capitalismo californiano visionario, lo conferma anche la profezia di Musk, il quale sostiene che entro il 2050 grazie a SpaceX potrà colonizzare Marte; come Steve Jobs è mosso dall'intento di realizzare cose che i consumatori non sanno ancora di volere.

IL CONSULENTE In una recente presentazione di Boston Consulting Group si dice esplicitamente che 4 forze sono in azione: 1) **L'elettrificazione** porta a un cambiamento radicale nel cuore dell'auto, il powertrain che certamente abilita una mobilità sostenibile dal punto di vista delle emissioni 2) **La connettività** dei veicoli starebbe consentendo nuove possibilità di business 3) **La sharing mobility** starebbe diventando sempre più diffusa e popolare 4) **La guida autonoma** che aveva sperimentato grandi entusiasmi all'inizio dovrebbe riprendere tra qualche anno consentendo un nuovo utilizzo dello spazio urbano. Questi trend trasformano la mobilità da una mobilità parzialmente uni-modale, più privata che condivisa e con un alto impatto sociale. Grazie ai trend emergenti i modelli della mobilità saranno diversi, saranno più condivisi e non privati, saranno multi-modal.

Mobility is rapidly evolving towards new models

4 Key trends are shaping the Mobility space

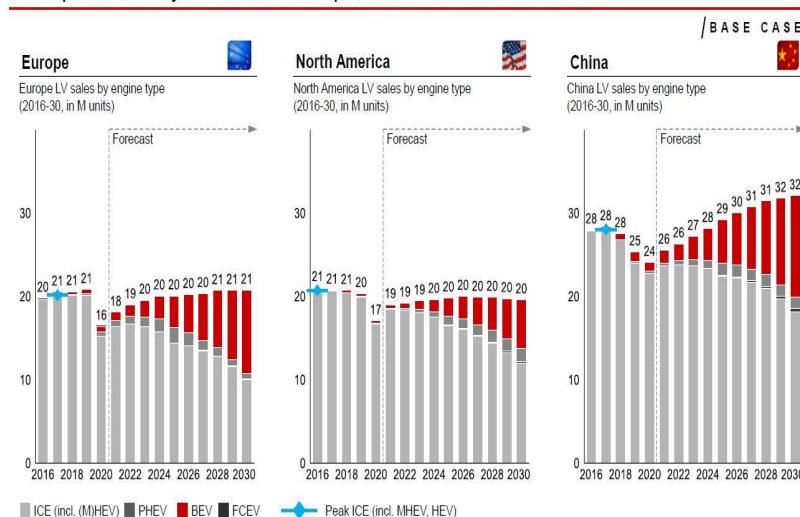
- 1 **Electrification** is disrupting the Automotive value chain, supported by growing charging infrastructure
- 2 **Vehicle connectivity** is enabling new business models based on data monetization
- 3 **Shared and on-demand mobility** are becoming more popular, impacting modal mix
- 4 **Autonomous driving** is progressively emerging, allowing a new utilization of urban space

From old Mobility...
Private & unimodal to Shared,
multi-modal, seamless & EV

...To new Sustainable Mobility
New urban mobility reality

E le società di consulenza (soprattutto fino a qualche tempo fa- ora sono più prudenti) si sono esercitate a costruire scenari previsivi per stabilire le date della definitiva affermazione delle auto elettriche

ICE peak already reached in Europe, North America and China



AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Un nuovo modello di Business

¶ Banche e mercati per gli investimenti dell'automotive

¶ A che punto siamo ?

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Tavares, A.D. di Stellantis, il 1° marzo 2022 ad Amsterdam - presentando “Dare Forward 2030”, il piano strategico per il prossimo decennio - ha affermato “di star preparando la strada affinché il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti siano costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine del decennio. Prevediamo di avere più di 75 modelli BEV e di raggiungere vendite annuali globali di BEV di cinque milioni di veicoli entro il 2030”.

PROGRAMMI AUTOMOTIVE



GENERAL MOTORS - proprietaria di Buick, Cadillac, Chevrolet e GMC - solo BEV dal 2035 con un 40 % della gamma a batteria elettrica entro la fine del 2025

GRUPPO FORD - Entro il 2030 solo BEV

Volkswagen Group - Stop a nuove auto Diesel e benzina a partire dal 2026. Dal 2035 solo BEV

Audi - Entro il 2026 solo BEV

VOLVO - Stop diesel per il 2021; BEV al 100 % della gamma nel 2030 con un traguardo intermedio del 50 % entro il 2025

MERCEDES-BENZ - Ambition 2039, un piano volto a rendere l'intera flotta a zero emissioni di CO2 , entro il 2039

BMW - Ha affermato di voler elettrificare un terzo delle vendite entro il 2025 (50 % entro il 2030)

JAGUAR - Solo BEV dal 2025

Stellantis - Il 100% delle vendite in Europa e il 50% delle vendite negli Stati Uniti saranno costituite da veicoli elettrici a batteria (BEV) entro la fine del decennio

Oggi la gara è aperta tra gli operatori storici (incumbent) e gli innovatori solo elettrici (disruptive). Se si fa un confronto si vede che chi ha sofferto sono Rivian e Great Wall e la NIO (entrambi cinesi). Chi è cresciuto di nuovo, anche se non è ai valori massimi, è Tesla. E' cresciuto anche il fatturato (che era 42 Mld. nel 2021 e che è ora 67 mld.) e l'utile è arrivato a ca 10 mld.

Sett. 2021	Market cap.	Ricavi ultimi 4 trim.
TESLA	723,6	41,9
TOYOTA	282,9	277,8
CATL	176,2	9,4
VOLKSWAGEN	147,6	302,7
BYD	114,4	27,6
DAIMLER	90,4	202,3
RIVIAN*	80	...
GREAT WALL M.	73,9	20
UBER	73,8	12,2
GM	71,4	139,6
STELLANTIS	62,9	149,8
NIO	61,9	4,3
BMW	60,8	131,1

Sett. 2022	Market cap.	Ricavi	Utile
TESLA	960,5	67,2	9,5
TOYOTA	231,4	223,1	18,8
CATL	144,1	28,3	2,8
BYD	99,0	39,4	0,8
VOLKSWAGEN	87,9	252,8	17,0
UBER	62,4	25,6	- 10,0
MERCEDES-BENZ	61,1	138,2	10,8
GM	57,0	132,1	7,7
FORD	52,6	148,0	11,7
BMW	49,4	121,8	17,8
HONDA	41,4	102,7	4,4
STELLANTIS	41,3	164,8	15,4
RIVIAN	36,0	0,5	- 7,0
GREAT WALL M.	30,2	19,4	1,3
NIO	29,5	5,7	- 1,4

Le varie bolle di mercato che si sono susseguite dal 2000 (quella di Internet, quella del 2008) ci devono rendere prudenti. E' un fatto comunque la crescita esponenziale della capitalizzazione di Tesla a partire dal 2020.

Market cap history of Tesla from 2010 to 2022

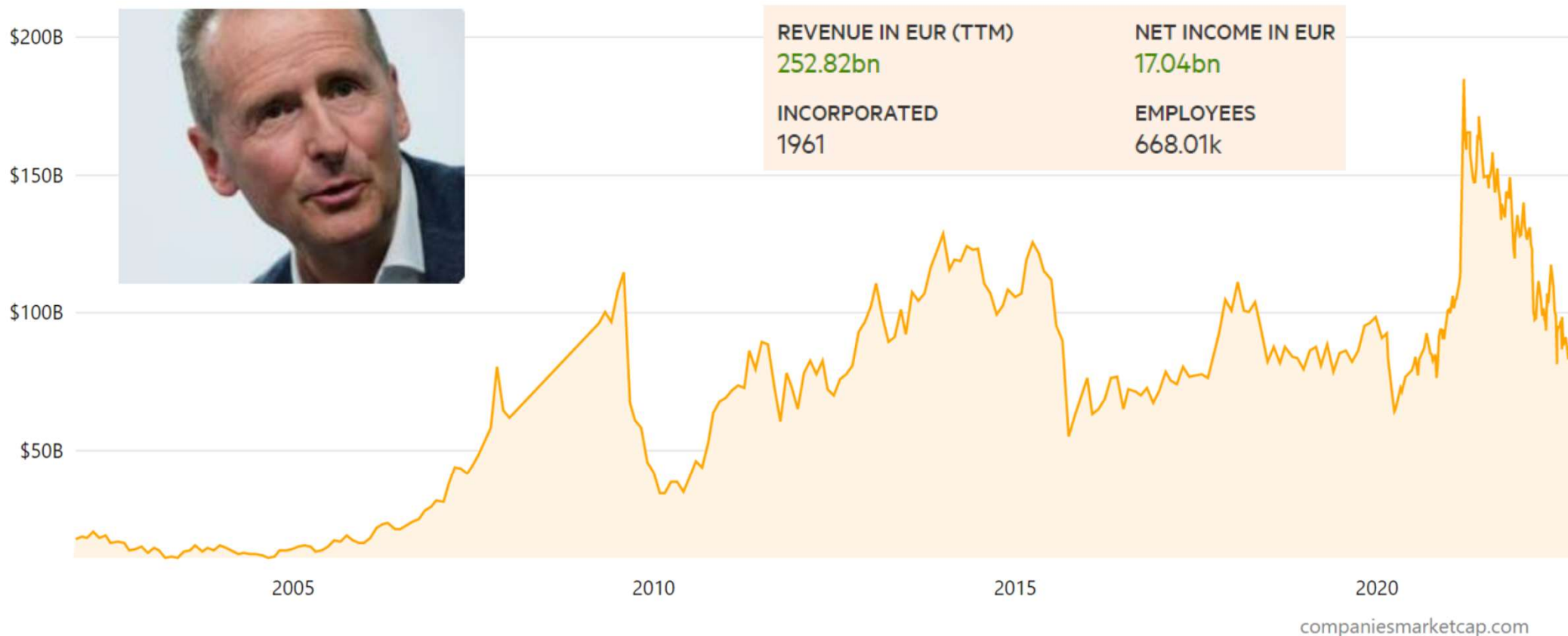


Market cap: \$960.45 Billion

© Umberto Bertelè

Le varie bolle di mercato che si sono susseguite dal 2000 (quella di Internet, quella del 2008) ci devono rendere prudenti. E' un fatto comunque la crescita esponenziale della capitalizzazione di Tesla a partire dal 2020.

Market cap history of Volkswagen from 2001 to 2022



Market cap: \$90.69 Billion

© Umberto Bertelè

**Vinceranno le start up elettriche o
... le case storiche ?**

Gli investimenti del settore automotive per la transizione sono assistiti e favoriti da banche e mercati. Per citare dei recenti episodi italiani, Unicredit si è rivolta a Milano, ca. un mese fa, a una platea di grandi produttori europei e mondiali comunicando di aver costituito una unità di consulenza ad hoc per sostenere l'emissione di bond a lungo termine connessi all'elettrico e alla transizione.

Gli investimenti del settore automotive per la transizione sono assistiti e favoriti da banche e mercati



PARTICIPATING COMPANIES

COMPANY	REPRESENTATIVES	DATE
Aptiv	Jane Wu, Vice President, Corporate Development & Treasurer Victoria Apostolakis, Director, Investor Relations Evan Goss, Investor Relations	22 June
BMW AG	Fredrik Altmann, Director Corporate Finance Mirjam Wipfler, Senior Investor Relations Manager	22 June
Continental AG	Stefan Scholz, Head of Finance & Treasury Michael Sämman, Investor Relations	22 June
Daimler Truck	Christian Crusen, Head of Equity & Creditor Relations Uwe Schnoerringer, Director Corporate Treasury Anatol Holland, Investor Relations	23 June
Ford Motor Company	Ryan Hershberger, Director, Global Funding & Capital Markets Karen Rocoff, Investor Relations Clive Bailey, Treasurer	22 & 23 June
General Motors Financial Company, Inc.	Susan Sheffield, CFO Rick Gokenbach, Treasurer Meagan Trampe, Investor Relations Steve Jones, Investor Relations	23 June
MAHLE International GmbH	Florian Ulrich, Head of Group Financing & Investor Relations	23 June
Mercedes-Benz Group AG	Jürgen Vogt, Director, Capital Markets & Risk Management Alexander Vollmer, Senior Manager, Investor Relations	23 June
Mobilize Financial Services	Jean-Marc Saugier, VP Finance & Deputy CEO Yann Passeron, Head of ALM, Savings & Bank Relations	22 & 23 June
Renault S.A.	Christophe Rochelle, Investor Relations Amirault Benoit, Head of Financing & Treasury	
Toyota Motor Credit Corp	Paul Boodée, General Manager, Head of Markets & Liquidity Adam Stam, National Manager, Debt Capital Markets Rick Kahn, Manager, Debt Capital Markets	22 & 23 June
Toyota Motor Finance (Netherlands) B.V.	Richard Nelson, General Manager, Treasury Mario Miracco, Senior Treasury Dealer	
Volkswagen AG	Rolf Woller, Head of Treasury & Investor Relations Björn Reinecke, Head of Financial Markets Ulrich Hauswaldt, Investor Relations Thomas Küter, Capital Markets	22 & 23 June
Volkswagen Financial Services	Roman Rosenberg, Head of Group Treasury & Investor Relations Katja Hauer, Investor Relations Jan Casper, Debt Capital Markets	
ZF Friedrichshafen	Alexander König, Director Finance Charbel Chamoun, Head of Investor Relations & Rating	23 June

Nuova unità di consulenza

Fabio Matti, Responsabile Industry Automotive & Industrials Divisione IMI Corporate & Investment Banking Intesa Sanpaolo, : "Continueremo a supportare le aziende del settore automotive"

Tutte le case automobilistiche hanno ormai annunciato obiettivi sfidanti in termini di cambiamento del mix fra le varie motorizzazioni offerte nei prossimi anni. **Si parla di oltre 450 modelli totalmente elettrici da lanciare entro il 2025** e a destinare ingenti somme di denaro agli investimenti necessari per la transizione green. **Sono ca 110 mld gli investimenti già dichiarati da parte dei principali car-makers.**

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Un nuovo modello di Business

¶ Banche e mercati per gli investimenti dell'automotive

¶ A che punto siamo ?

¶ La decarbonizzazione del settore dei trasporti

¶ Il mercato dell'auto elettrica in Italia, in Europa e nel mondo

¶ La diffusione dell'infrastruttura per la «smart mobility» in Italia, in Europa e nel mondo

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

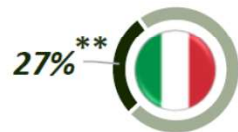
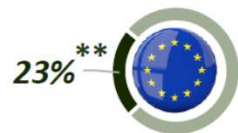
¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

I trasporti contano ca per un quarto: nel nostro Paese il 27 %, in Europa il 23 % e nel mondo il 26 % delle emissioni totali. Nel nostro paese poi in particolare c'è un peso significativo del trasporto su strada per oltre il 90 %, in larga parte, quasi il 70% dovuto alle Passengers cars E' un settore in cui la contrazione delle emissioni e la decarbonizzazione mostra ancora delle difficoltà.

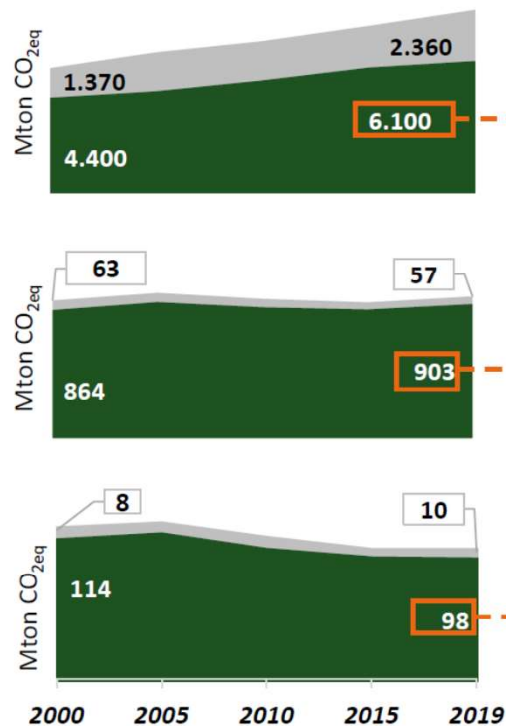
Le emissioni di GHG

L'incidenza del settore dei trasporti

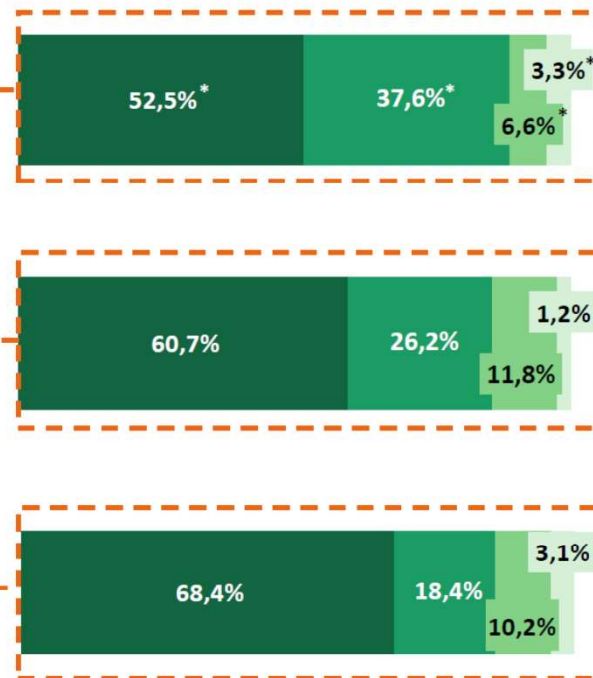
Incidenza del settore dei trasporti sul totale



Andamento delle emissioni di GHG nel settore dei trasporti



L'incidenza delle modalità di trasporto



Il settore dei trasporti è tra i principali responsabili di emissioni di GHG.

Rispetto ai valori registrati nel 2000:

- a livello mondiale e europeo, le emissioni sono **aumentate** (rispettivamente del 4% e 40%)
- a livello italiano, le emissioni sono **diminuite** del 14%.

Il **trasporto su strada** cuba tra il **72% e il 94%** delle emissioni del settore dei trasporti a livello mondiale, europeo ed italiano (la maggior parte delle quali provocate dalle *passenger car*).

(*) Nota: ripartizione riferita all'anno 2018.

(**) Nota: ripartizione riferita all'anno 2019.

Fonte: IEA, EEA.

Nelle ultime settimane prima l'Europarlamento e poi il Consiglio dei ministri dell'Ambiente della UE hanno confermato l'impianto sull'azzeramento delle emissioni auto che era stato stabilito già nel luglio 2021: tra meno di 13 anni, nel 2035 potranno essere immatricolati nella UE solo veicoli a impatto climatico zero. La vendita di nuovi veicoli a combustione interna sarà vietata in Europa ma non sarà bloccata la loro produzione o vendita in altri mercati. Inoltre nel 2026 ci sarà una verifica sulla possibilità di alimentarli con combustibili a zero emissioni

Il quadro normativo europeo sulla decarbonizzazione

Revisione dei limiti di CO₂ per *passenger cars*

- **PROPOSTA**



Obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ allo scarico per *passenger cars* e LDV

		entro il:		
		31/12/2029	01/01/2035	01/01/2036
Passenger cars nuove	Produttori di > 10.000 veicoli all'anno	- 55% emissioni di CO ₂ allo scarico**	-100% emissioni di CO ₂ allo scarico	
	Produttori di 1.000 - 10.000 veicoli all'anno			-100% emissioni di CO ₂ allo scarico

Rispetto alla posizione del Parlamento sulla proposta della Commissione europea, **il Consiglio ha inserito una possibile apertura alle auto ibride plug-in e ai carburanti alternativi.**

Secondo la posizione del Consiglio, nel 2026 la Commissione valuterà i progressi verso il raggiungimento degli obiettivi e **la necessità di riesaminare tali obiettivi tenendo conto degli sviluppi tecnologici, comprese le tecnologie ibride plug-in.**

Fonte: Proposta di regolamento che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima.

Energy & Strategy – Politecnico di Milano

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

- ¶ Un nuovo modello di Business
- ¶ Banche e mercati per gli investimenti dell'automotive
- ¶ A che punto siamo ?
- ¶ La decarbonizzazione del settore dei trasporti
- ¶ Il mercato dell'auto elettrica in Italia, in Europa e nel mondo
- ¶ La diffusione dell'infrastruttura per la «smart mobility» in Italia, in Europa e nel mondo

¶ Struttura del settore in Italia

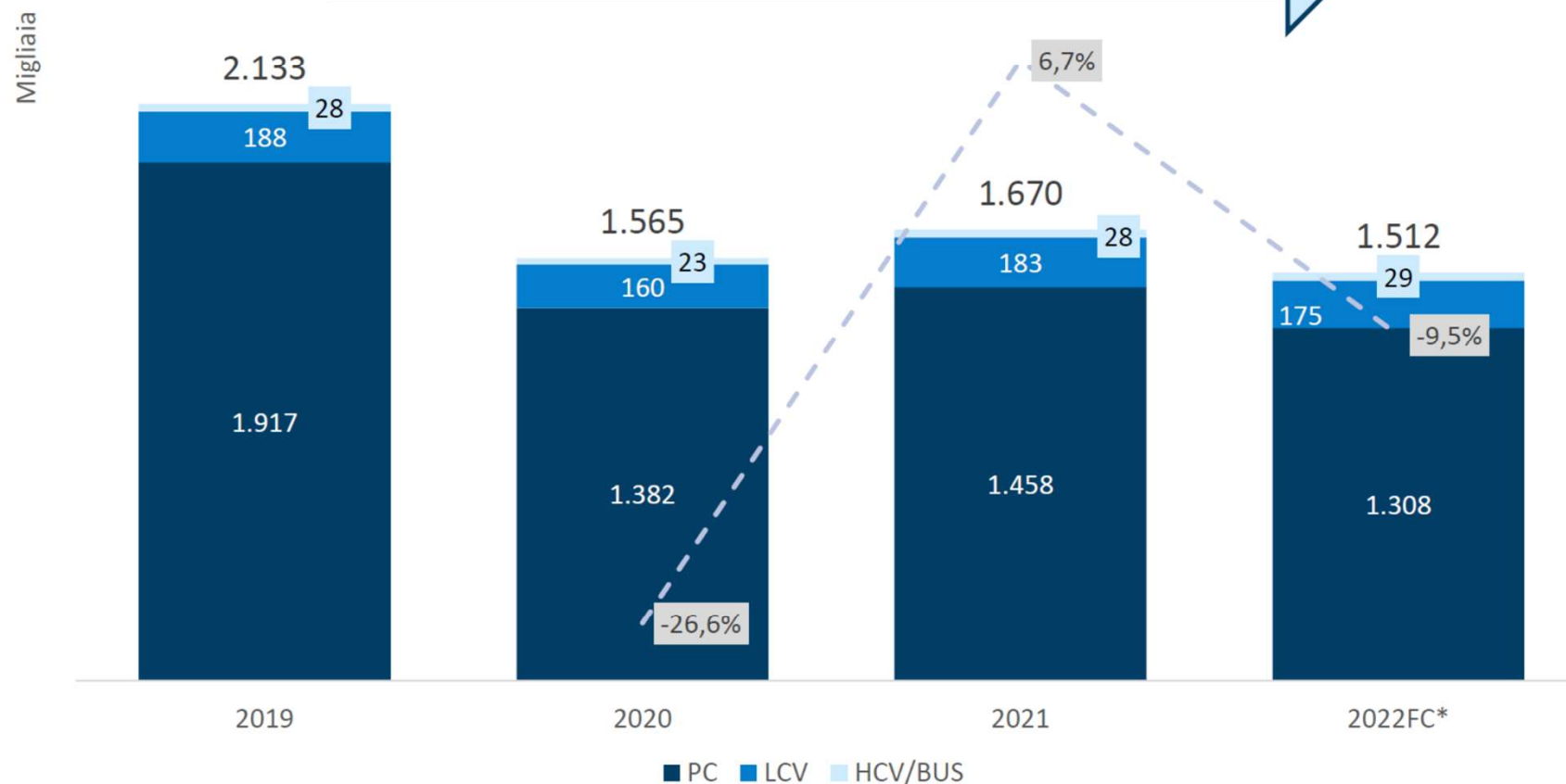
¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Nel 2021 abbiamo rispetto al 2019 ca 463.000 veicoli (autovetture, veicoli leggeri e veicoli pesanti) immatricolati in meno. Le autovetture che nel 2020 erano diminuite del 26,6% , sono aumentate del 6,7 nel 2021 , ma si aspetta un calo del 9,5% per fine anno. In valori assoluti le **nuove immatricolazioni che nel 2019 erano state 1.917.000 si sono ridotte a 1.458.000 nel 2021 e sono previste in calo a 1.308.000 per fine 2022**. Le attese in media ai concessionari si aggirano tra i 6 mesi e l'anno .Il clima di fiducia, l'inflazione e la riduzione del potere d'acquisto non aiuta per una inversione del mercato. .

La domanda di autoveicoli in Italia

Tasso annuo di crescita o decrescita composto



Elaborazioni ANFIA Studi e Statistiche su dati MIMS (Aut.Min. D07161/H4)

* Previsioni Fitch Solutions (update 26/08/2022)

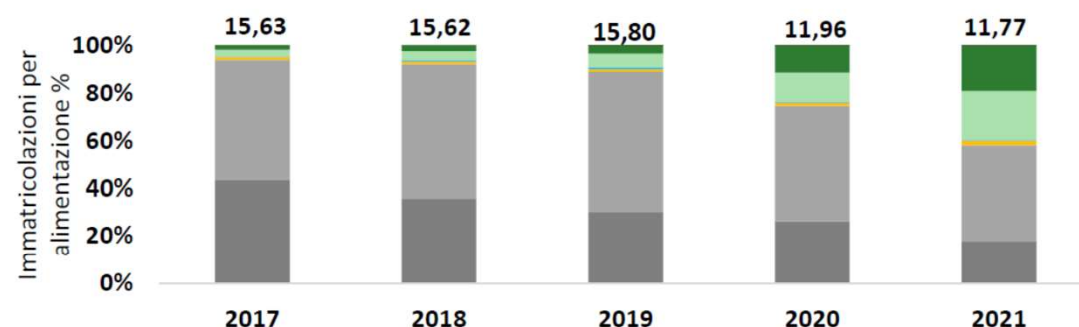
Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

In Italia abbiamo avuto nel 2021 ca 1 milione e mezzo di immatricolazioni (in calo importante rispetto al 2017) . L'elettrico (BEV + Plug-in) sfiora il 10 % mentre le ibride non plug in sono poco meno del 40 % .Ovviamente il peso sul circolante nazionale che ammonta a poco meno di 40 milioni di vetture , sommando l'elettrico alle ibride non plug in (ricaricabili elettriche) non raggiunge il 10 % testimoniando un ruolo minoritario e confinato. Abbiamo ancora l'89 % abbondante di automobili che circolano con combustibili tradizionali. A livello europeo i numeri sono il 2,7 % di soluzioni alternative e quasi il 95 % di auto tradizionali.

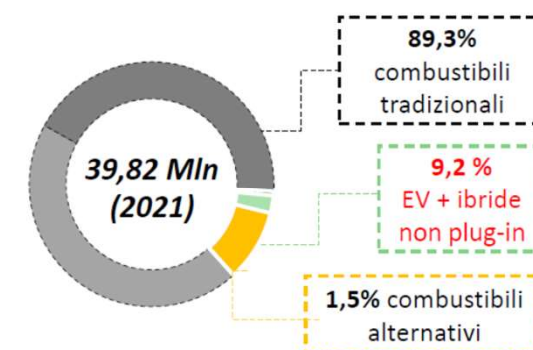
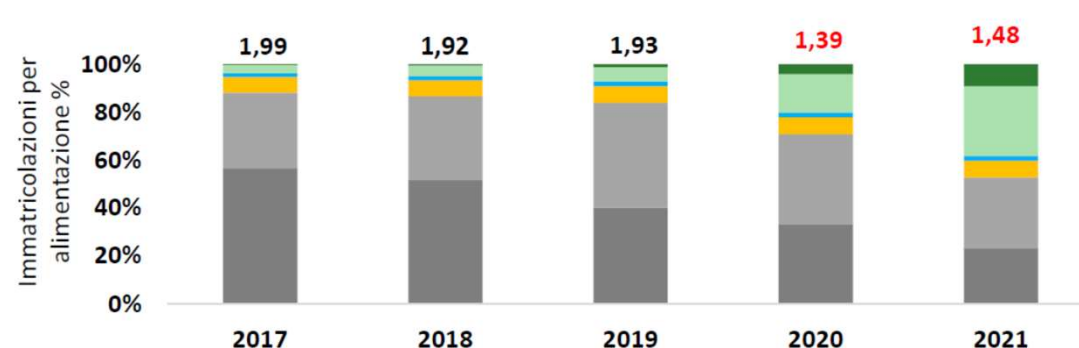
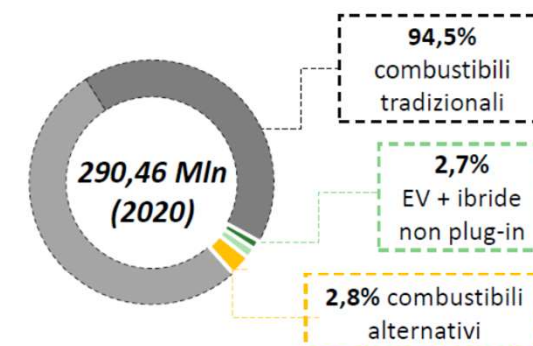
Passenger car in Europa e in Italia Immatricolazioni e parco circolante per motorizzazione



Immatricolazioni annue per alimentazione (Mln)



Parco circolante per alimentazione (anno)



■ Diesel
■ Benzina
■ GPL
■ Metano
■ Ibride non plug-in
■ Elettriche
■ Idrogeno

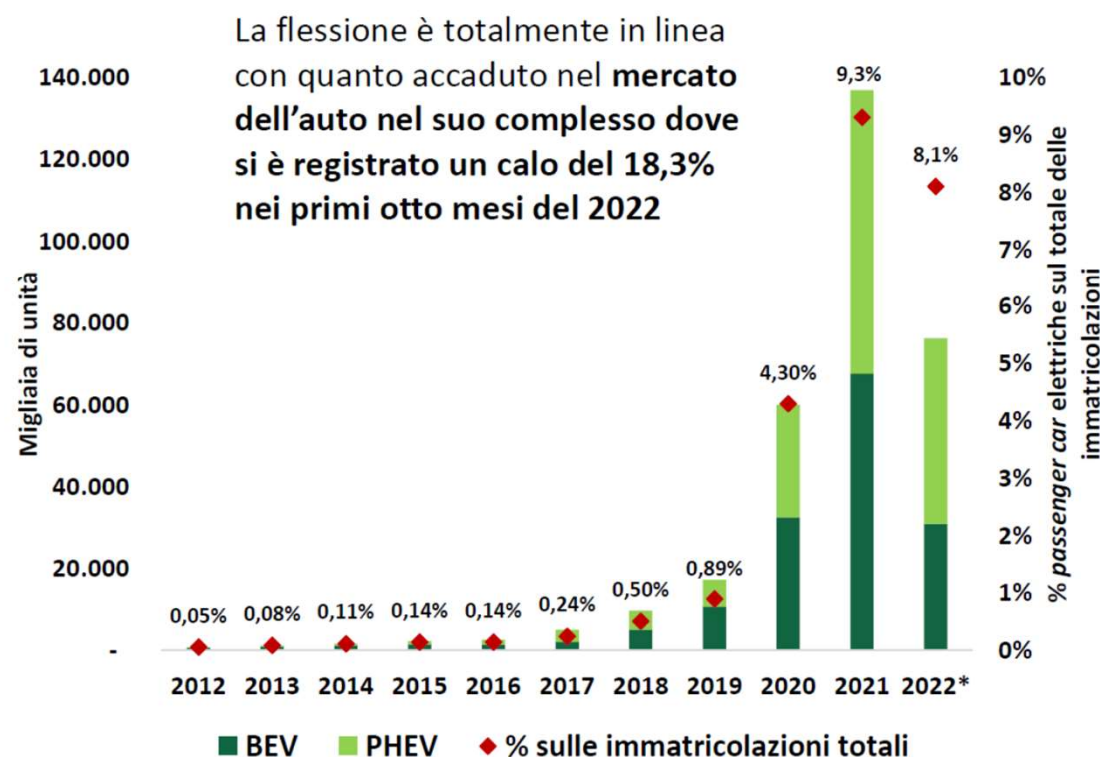
Nel 2021 le vendite di elettrico sono state quasi 140.000 per una percentuale del 9,3 %. Nei primi 6 mesi di quest'anno si è verificata una contrazione del 17 % rispetto al primo semestre del 2021. Il 22 può essere letto come un effetto di trascinamento dell'andamento del settore dell'auto nel suo complesso che ha sofferto una flessione del 18 % .Sicuramente ha influito lo shortage di materie prime e dei semiconduttori. Nel caso dell'auto elettrica c'è stato anche un effetto degli incentivi che hanno ritardato gli acquisti. **Un punto di attenzione è che mentre negli anni scorsi l'auto elettrica sembrava in controtendenza rispetto al settore, quest'anno sembra un po' seguire lo stesso cammino negativo.**

Passenger car elettriche in Italia

Immatricolazioni annuali – BEV e PHEV



Immatricolazioni annuali di passenger car elettriche



Nel 2021, sono state immatricolate **136.854** passenger car elettriche in Italia. In termini relativi, la **quota parte dell'immatricolato elettrico** rappresenta il **9,3% del totale delle immatricolazioni** (circa 1,46 milioni nel 2021), in significativa crescita rispetto agli anni precedenti.

L'incertezza e la successiva **rimodulazione** rispetto gli anni precedenti in merito agli **strumenti incentivanti** a supporto dell'acquisto di veicoli elettrici ha portato ad un **rallentamento delle immatricolazioni di veicoli BEV nei primi 6 mesi del 2022 (-17% 2022 vs. 2021).**

Tale effetto è stato ulteriormente accentuato dallo **shortage** di **materie prime** e **semiconduttori** che ha influenzato l'intero settore *automotive* nell'ultimo anno.

Il medesimo andamento può essere evidenziato anche per le **passenger car PHEV**, le quali sono state caratterizzate da un lieve **rallentamento delle immatricolazioni nei primi 4 mesi del 2022 (-2% vs. 2021)** e una **leggera ripresa** per le medesime nel **mese di maggio e giugno**, in cui si sono raggiunti i livelli del 2021.

(*) Nota: immatricolazioni nel periodo gennaio-agosto 2022.

Fonte: UNRAE, EAFO, Motus-e.

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

- ¶ Un nuovo modello di Business
- ¶ Banche e mercati per gli investimenti dell'automotive
- ¶ A che punto siamo ?
 - ¶ La decarbonizzazione del settore dei trasporti
 - ¶ Il mercato dell'auto elettrica in Italia, in Europa e nel mondo
 - ¶ La diffusione dell'infrastruttura per la «smart mobility» in Italia e in Europa

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

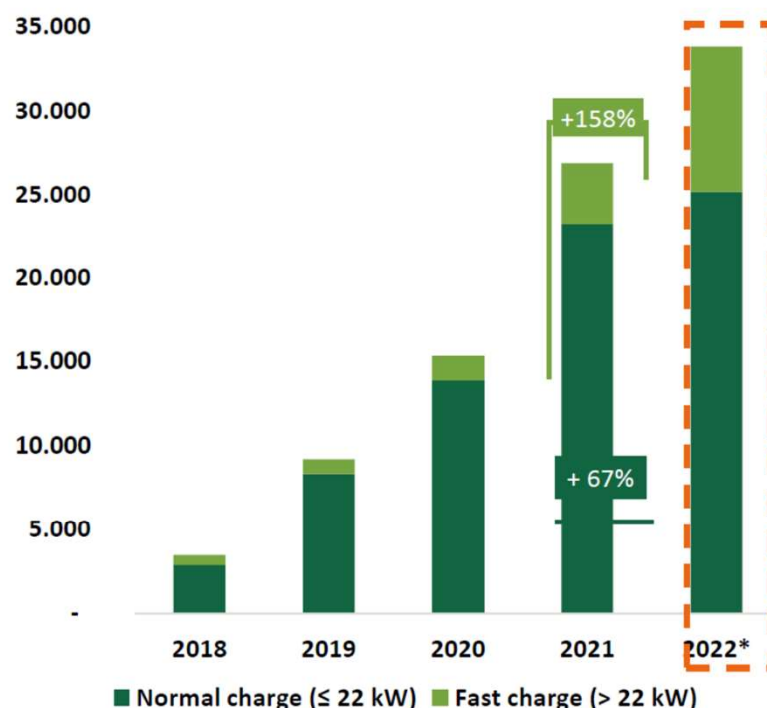
¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Nel 2021 a livello nazionale la crescita dei punti « normal » è quasi del 60% , mentre il fast charge è cresciuto di una volta e mezzo. A fine 21 avevamo ca 27 mila punti di ricarica mentre a Luglio 22 se ne stimano 33 mila. Lo sviluppo è asimmetrico dal punto di vista geografico, con una concentrazione nel Nord e nel Lazio e con una distribuzione più limitata nelle altre regioni d'Italia.

L'infrastruttura di ricarica ad accesso pubblico

Il quadro a livello italiano

Punti di ricarica ad accesso pubblico in Italia



Distribuzione regionale punti di ricarica ad accesso pubblico in Italia (luglio 2022)



A fine 2021, si stimano oltre **26.860 punti** di ricarica ad accesso pubblico disponibili in Italia, in crescita del 75% rispetto all'anno precedente. Oltre l'86% dei punti è di tipo «normal charge».

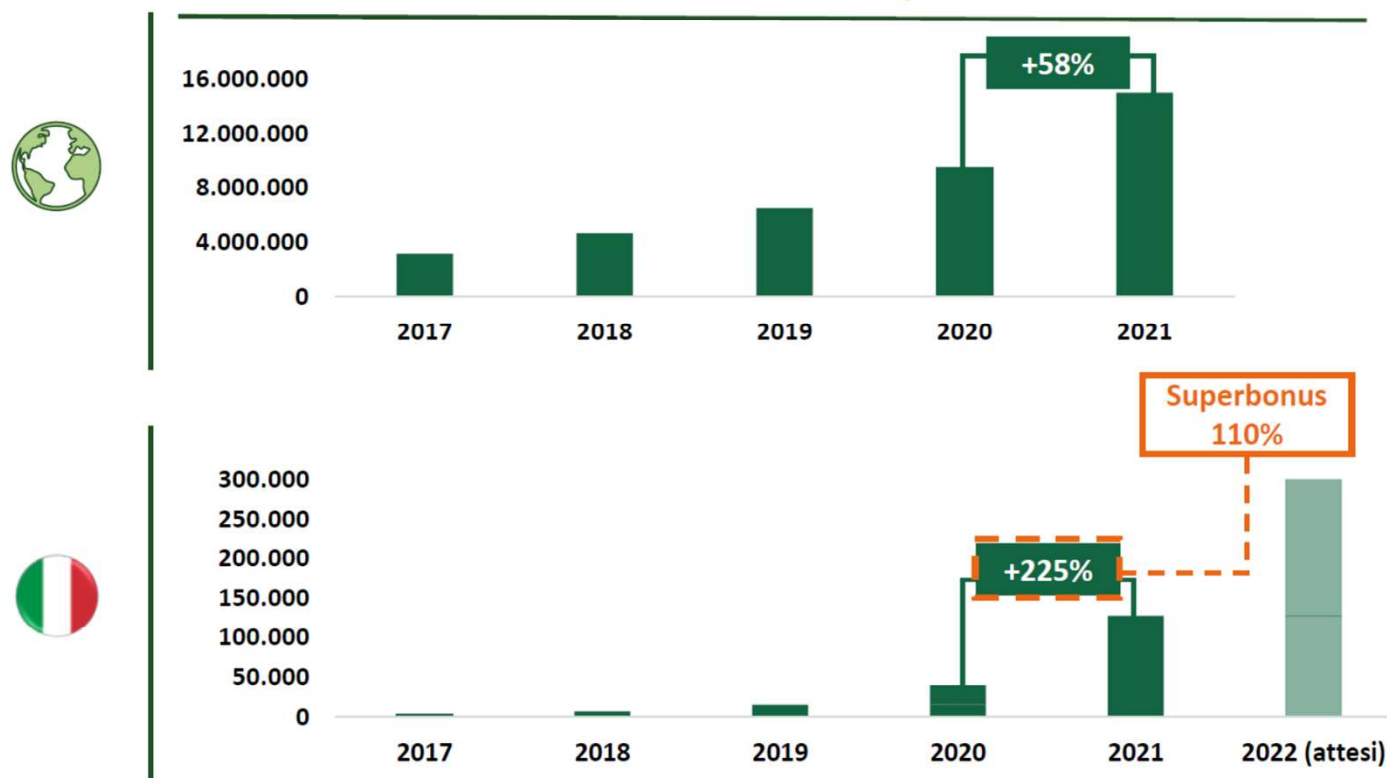
A luglio 2022, si stimano in Italia circa **33.000 punti** di ricarica ad accesso pubblico, con una distribuzione piuttosto disomogenea tra le diverse Regioni che vede un «divario Nord-Sud» (in termini assoluti) simile agli scorsi anni.

Il 60% delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico si trova nelle regioni del Nord Italia, il 24% circa al Centro e il 16% al Sud e nelle isole.

Ai punti di accesso pubblico ovviamente va sommato il dato dei punti di ricarica ad accesso privato che a livello mondiale sono ca 15. Milioni. Nel nostro paese hanno raggiunto gli 88 mila dispositivi, con una crescita notevole legata alla disponibilità del superbonus, perché la ricarica era una delle misure che potevano essere incluse nel pacchetto degli interventi e per questo la crescita si è assestata al 225 %.

La diffusione dell'infrastruttura di ricarica ad accesso privato Il quadro a livello mondiale

Punti di ricarica ad accesso privato



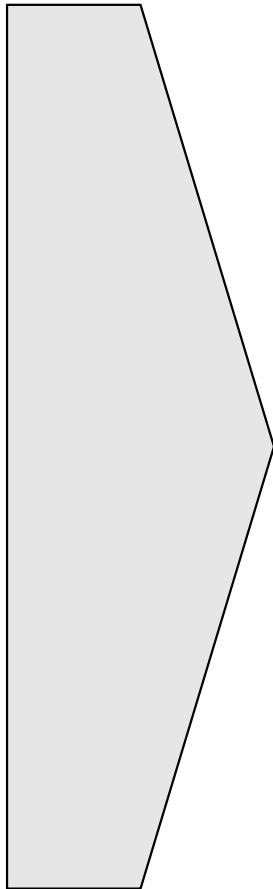
A fine 2021 si stimano **oltre 15 milioni di punti di ricarica privati a livello globale**. Circa il **70%** fa riferimento a **punti di ricarica domestici** (circa **10,5 milioni** in valore assoluto) ed il rimanente **30%** a **punti di ricarica aziendali** (circa **4,5 milioni** in valore assoluto).

In Italia si osserva un **tasso di crescita maggiore rispetto a quanto registrato a livello globale**. Gli **oltre 88.000** dispositivi di ricarica installati nel corso del 2021, portano a una stima dello **stock** installato a fine 2021 pari a circa **130.000** dispositivi di ricarica.

Il tasso di crescita osservato negli ultimi due anni è significativamente influenzato dal **Superbonus 110%**.

Ci sono vari punti aperti, che fanno capire come l'elettrificazione delle auto non sia un processo lineare e già deciso

PUNTI APERTI



- **Le auto elettriche sono molto costose.** I prezzi devono abbassarsi e si stanno abbassando. La prima domanda è quali prezzi ci saranno nel futuro. La parità di prezzo tra i motori endotermici e quelli elettrici si dovrebbe raggiungere tra il 2025 e il 2030. I costi delle batterie sono quelli che incidono di più sul costo totale e negli ultimi dieci anni i prezzi sono scesi moltissimo perché la tecnologia si è evoluta. La soglia magica è di 100 dollari.
- **Auto elettriche e fasce più deboli della società** - La seconda domanda connessa con la prima è come si garantisce l'accesso all'auto elettrica alle fasce più deboli della società e come si possono aiutare le imprese a corrispondere a questa esigenza.
- **Materie prime e semiconduttori** – Problema di colli di bottiglia sul piano del litio, di Taiwan per i semiconduttori, etc.
- **Elettricità deve essere prodotta con rinnovabili**, altrimenti anche le auto elettriche contribuiscono alla creazione di CO2 (Per non parlare dello smaltimento delle batterie o della estrazione delle materie prime rare).
- **Elettricità oggi è cara**
- **Ci sono i famosi sunk costs (i costi sommersi) da parte dell'industria esistente**

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Struttura del settore in Italia

¶ I produttori

¶ Componentistica - punti di forza e debolezza

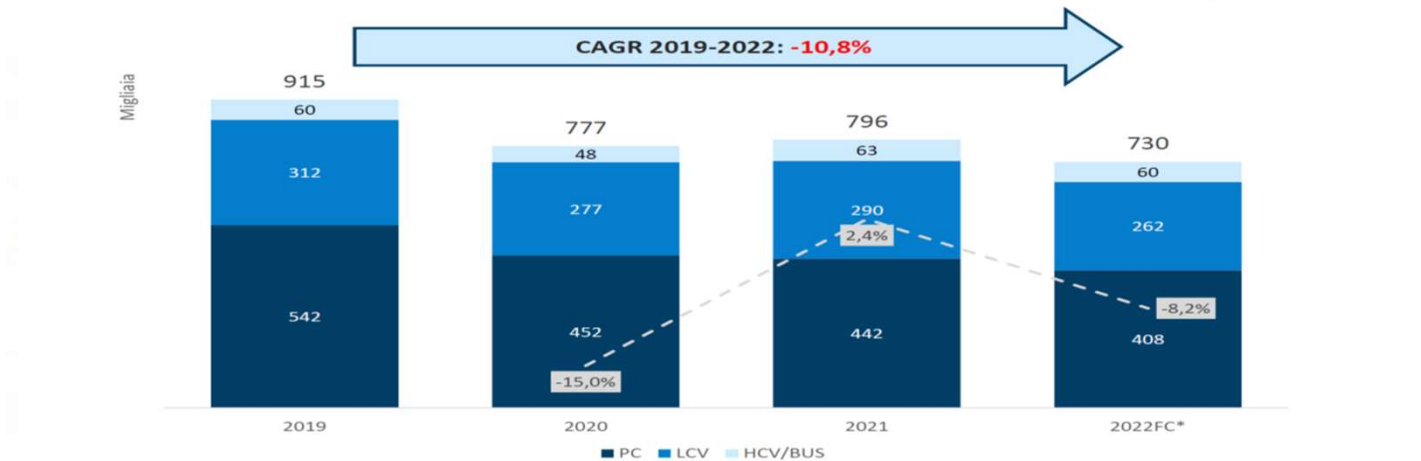
¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

L'industria italiana pre e post Giugno 2022 vede volumi in calo per quanto riguarda i produttori (o il produttore Stellantis). Per quanto riguarda la produzione è bene ricordare che si è passati da 1.6 mln di autovetture prodotte in Italia nel 1997 a 452 mila nel 2020, 442 mila nel 2021 e si prevede di chiudere il 2022 con la produzione di 408 mila personal car.

L'industria italiana pre e post Giugno 2022

La produzione di autoveicoli in Italia

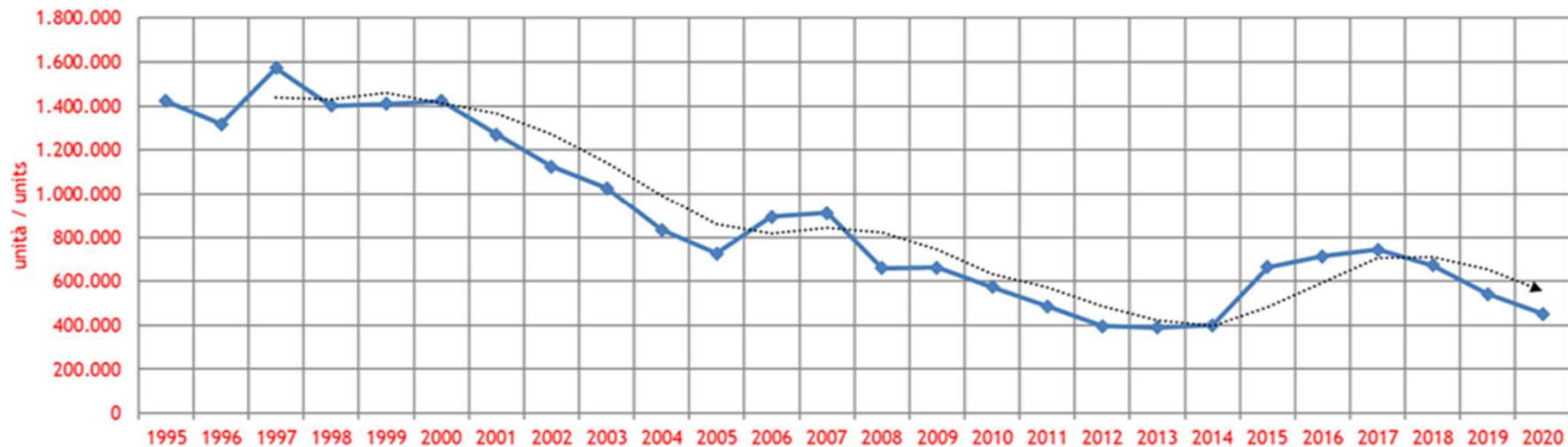


Elaborazioni ANFIA Studi e Statistiche
* Previsioni Fitch Solutions (update 26/08/2022)

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

ITALIA - Produzione nazionale di autovetture ITALY - Domestic production of cars

Volumi e media mobile a 3 anni
3-year mobile volumes and average

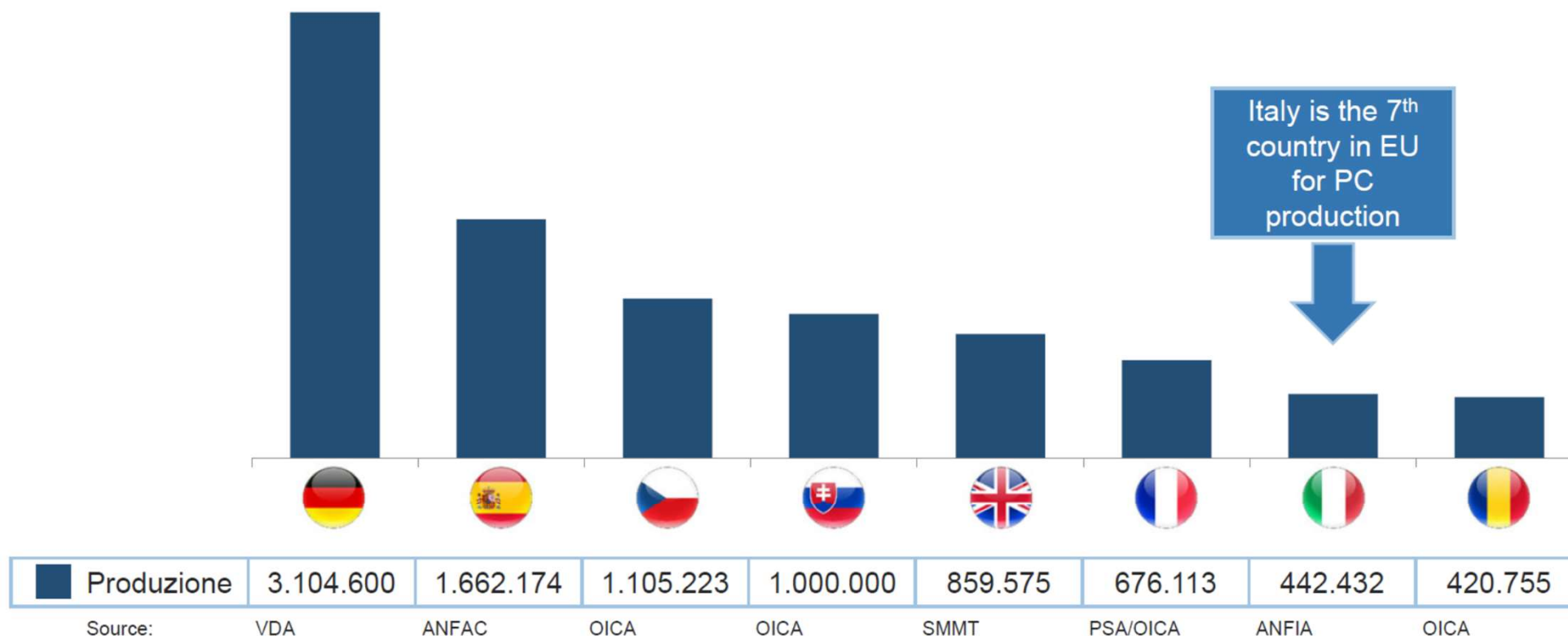


Fonte: ANFIA

Nel **2000 eravamo il quinto Paese** per produzione di autovetture, oggi siamo settimi, sorpassati da Paesi come Repubblica Ceca e Slovacchia, che hanno una storia produttiva automotive più recente rispetto all'Italia. Nel 2021 in Italia si sono prodotte solo 442.000 vetture, la metà della produzione di Gran Bretagna e un quarto di quella spagnola.

L'industria italiana pre e post Giugno 2022

Produzione di autovetture in Europa 2021



AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Struttura del settore in Italia

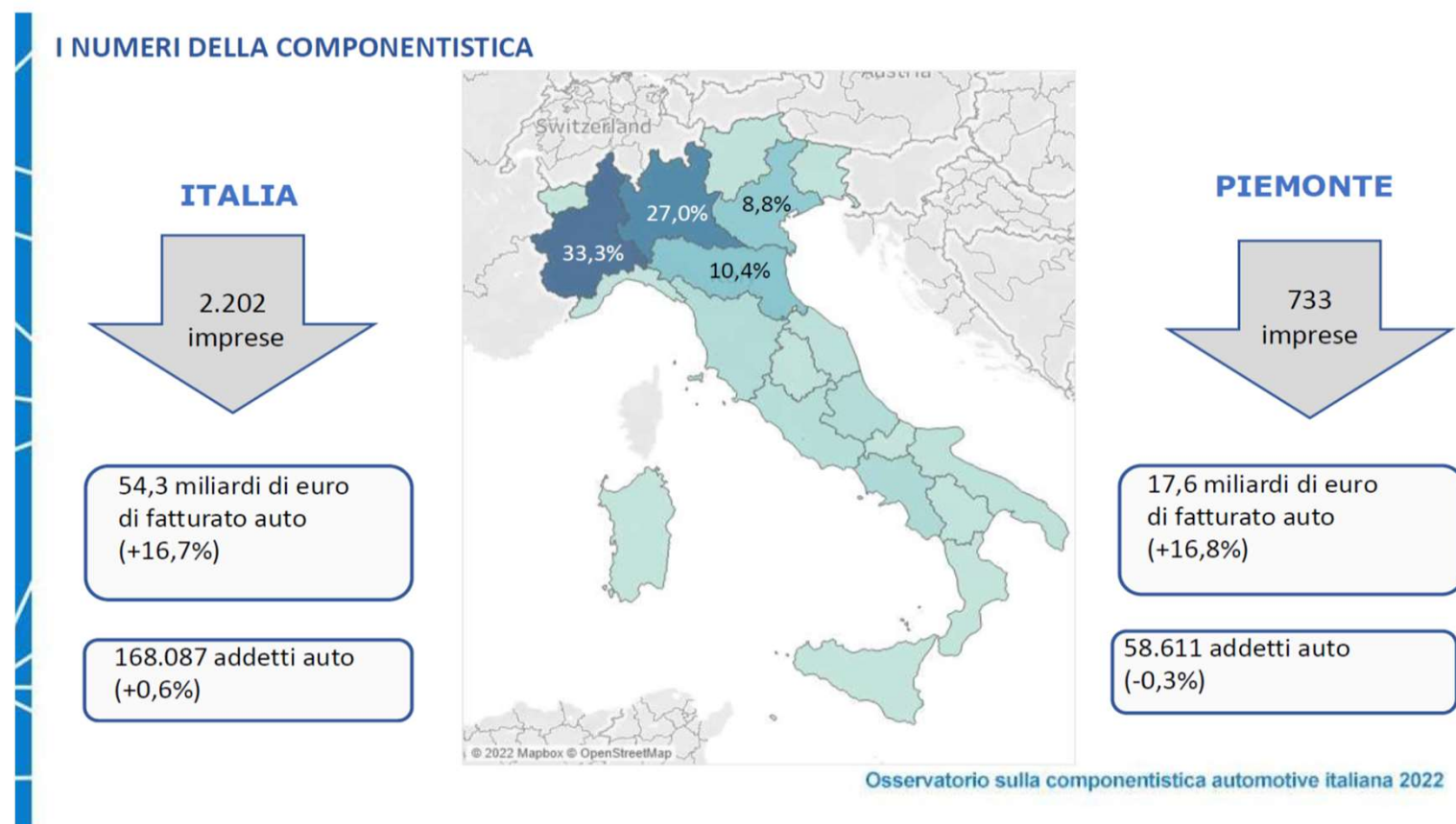
¶ I produttori

¶ Componentistica – punti di forza e debolezza

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Distribuzione di sedi di imprese : abbiamo 2202 imprese della componentistica , per il 33% in Piemonte, segue la Lombardia con il 27 % e al terzo posto l'Emilia Romagna con il 10,4 %. Poi abbiamo Toscana, Lazio, Abruzzo. Queste imprese hanno occupato 168.087 addetti con una variazione leggermente positiva e generato un fatturato di 54,3 miliardi di Euro (+ 16,7%). Secondo Intesa San Paolo **lo sviluppo di filiere distrettuali locali** sembra aver interessato **anche il settore dell' automotive e ne enumera tre (torinese, bresciano e Motor Valley)**



I vantaggi **delle filiere integrate sul territorio**, punto di forza dei distretti tradizionali, si sarebbero affermati secondo Intesa anche in altre specializzazioni meno tipiche del mondo distrettuale come quelli **della componentistica auto nell'area torinese e nel bresciano**. E' poi **rilevante la Motor Valley dell'Emilia Romagna** dove è alta la presenza di marchi riconosciuti a livello internazionale, che producono automobili di lusso e sportive, ai quali si affianca una diffusa rete di imprese attive nella produzione di componentistica

Secondo Intesa in Italia si è realizzato una sorta di capitalismo di territorio o capitalismo di filiera nel senso che una miriade di piccole e piccolissime imprese in qualche modo interagiscono tra di loro e riescono ad ottenere grossi risultati soprattutto nel commercio internazionale. Nel distretto ci sono conoscenze, capacità di realizzare, di fare le cose per bene e anche se non con dimensioni rilevanti rispetto a concorrenti americani e concorrenti tedeschi riusciamo ad esportare su mercati sempre più lontani, **facendo innovazione, con certificazioni di qualità, certificazioni ambientali e soprattutto con un numero crescente di brevetti**

INTESA  SANPAOLO

Distretti industriali tra post-pandemia e conflitto

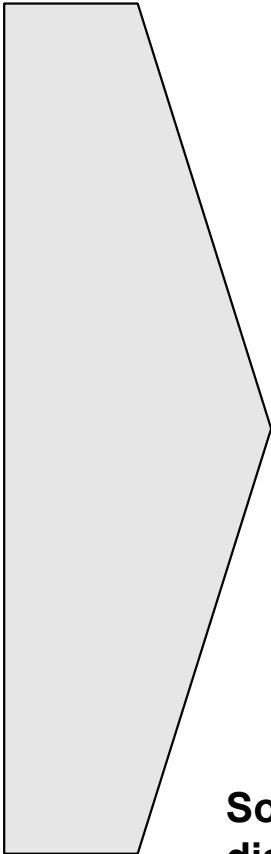
Presentazione del Quattordicesimo Rapporto Annuale
Economia e finanza dei distretti industriali

Direzione Studi e Ricerche

Milano, 23 giugno 2022

ALCUNI PUNTI DI FORZA

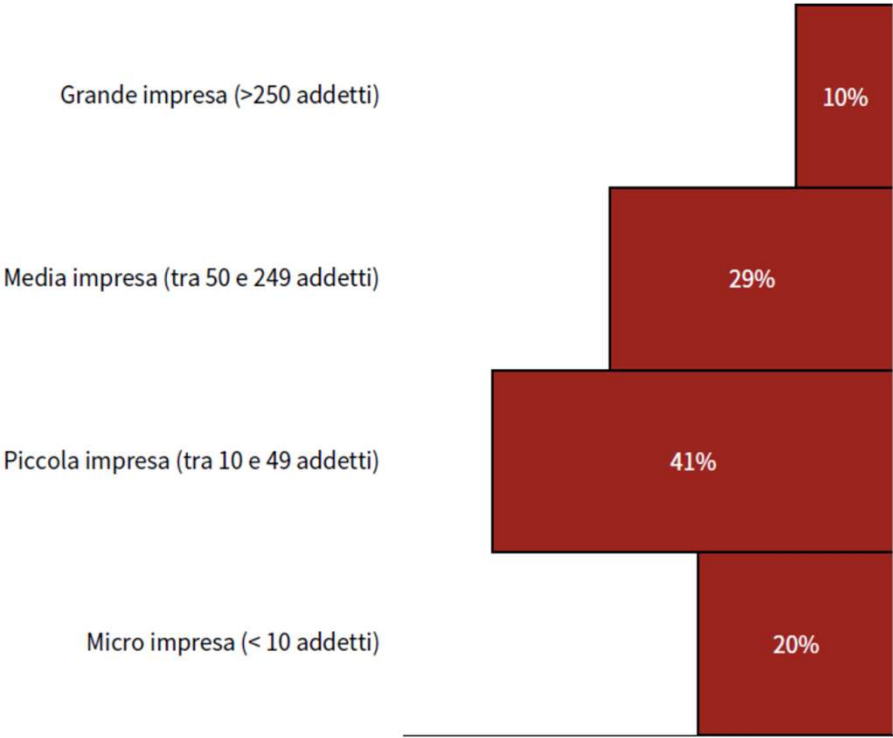
Key performance indicators

- 
- **Approvvigionamenti** - Nei distretti la distanza media degli approvvigionamenti è molto contenuta: nel 2021 è stata pari a 116 chilometri, 24 in meno rispetto alle aree non distrettuali. E' poi più elevato il numero medio di fornitori per azienda (29 vs 25).
 - **Mercati Esteri** - La capacità di presidiare i mercati esteri è un altro punto di forza dei distretti che storicamente presentano una maggiore internazionalizzazione, misurata dal **numero di partecipate estere** (29 ogni 100 imprese vs le 19 delle aree non distrettuali) e dalla quota di imprese che esportano (62,1% vs 52,2%).
 - **Brevetti** - I distretti sono ben posizionati anche in termini di capacità brevettuale, con 70,7 brevetti ogni 100 imprese; le aree non distrettuali si fermano a 51,5.
 - **Aziende Leader** - I distretti possono poi contare su un nucleo di aziende trainanti che si sono dimostrate resilienti durante la pandemia (**e qui si passa al concetto di quarto capitalismo che è quello che studia Mediobanca e di cui parleremo tra poco**). Una quota significativa di imprese distrettuali è, infatti, riuscita a mantenere un EBITDA margin almeno pari al 20%: si è passati dal 10,9% del 2019 al 10,5% del 2020.

Sono noti i punti di forza dei distretti : Le evidenze emerse nel 14 ° Rapporto sui distretti confermano la centralità delle filiere produttive come fattore di competitività nei prossimi anni

Qui poniamo l'attenzione sulla distribuzione per numero di addetti. Anche nell'automotive emerge il dato strutturale del nostro Paese. **Noi abbiamo una quantità irrisoria di imprese grandi e si tratta di verificare se nel settore componentistica dell'auto il piccolo sia o no bello .**

Alcuni punti di debolezza



Il comparto della componentistica (ateco 293) vede una maggiore concentrazione di unità locali micro e piccole, con una presenza anche di stabilimenti di dimensioni maggiori.

Tab. 9.13 - Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori: unità locali per classe dimensionale e territorio (ateco 293)

	da 0 a 9	da 10 a 49	da 50 a 249	250 e più	Totale
Italia	1.015	510	263	80	1.868
Tot. prv. spec.	313	201	110	27	651
Torino	222	125	72	12	431
Brescia	31	40	12	6	89
Bologna	27	20	14	2	63
Cuneo	18	9	6	5	38
Asti	15	7	6	2	30

Nota: le province sono state ordinate per numero totale delle unità locali decrescente. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

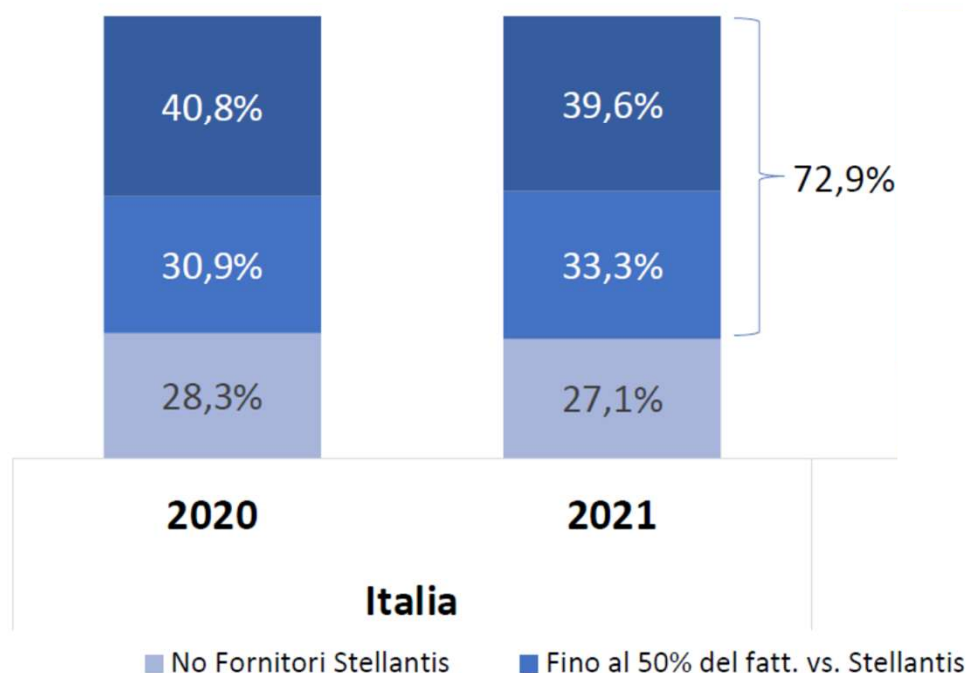
Fonte – Osservatorio sulla componentistica italiana 2021.
Anfia, Camera di commercio di Torino e Ca Foscari

Fonte – Rapporto n. 11 sui distretti industriali di Banca Intesa

Quando si affronta una transizione tecnologica così complessa la possibilità di esplorare opzioni diverse e quindi anche di accettare il rischio di perdere parte di questi investimenti cresce **e quindi è chiaro che la dimensione conta perchè più piccolo sei , meno risorse in eccesso (slack resources) hai, per poterti permettere queste esplorazioni.**

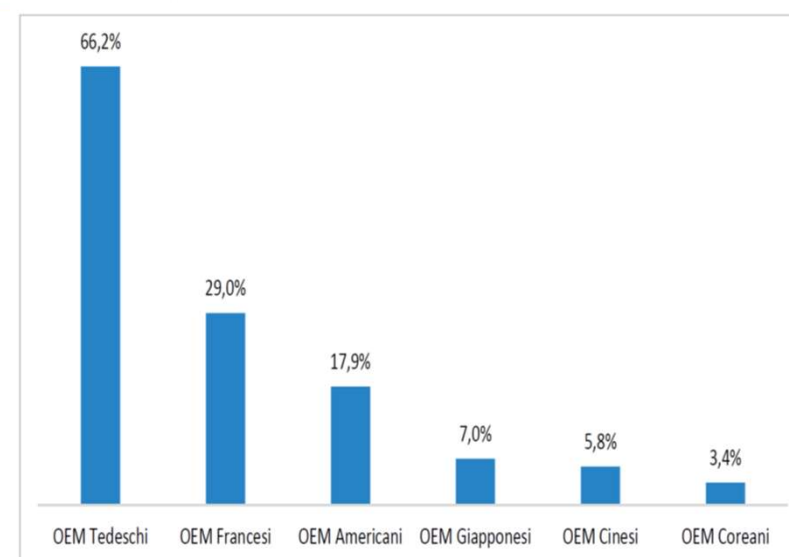
Nel 2021 il 72,9% delle imprese risulta avere Stellantis nel proprio portafoglio clienti (l'80,6% in Piemonte). In calo, la quota di fatturato generato dalle vendite a Stellantis, pari al 40,7% in Italia (era il 41,7% nel 2020). Vale invece il 59,3% l'incidenza del fatturato proveniente da altri costruttori, soprattutto OEM tedeschi, francesi (escluso Stellantis) e americani. Di minor rilevanza il rapporto con le case costruttrici asiatiche.

RIPARTIZIONE IMPRESE PER QUOTA FATTURATO STELLANTIS *Italia e Piemonte a confronto.*



Alcuni punti di debolezza

Figura 3.24 Imprese della componentistica automotive per principali clienti diversi da Stellantis per fatturato automotive o volume prodotti



Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Quota di
fatturato medio
Stellantis

41,7%



40,7%

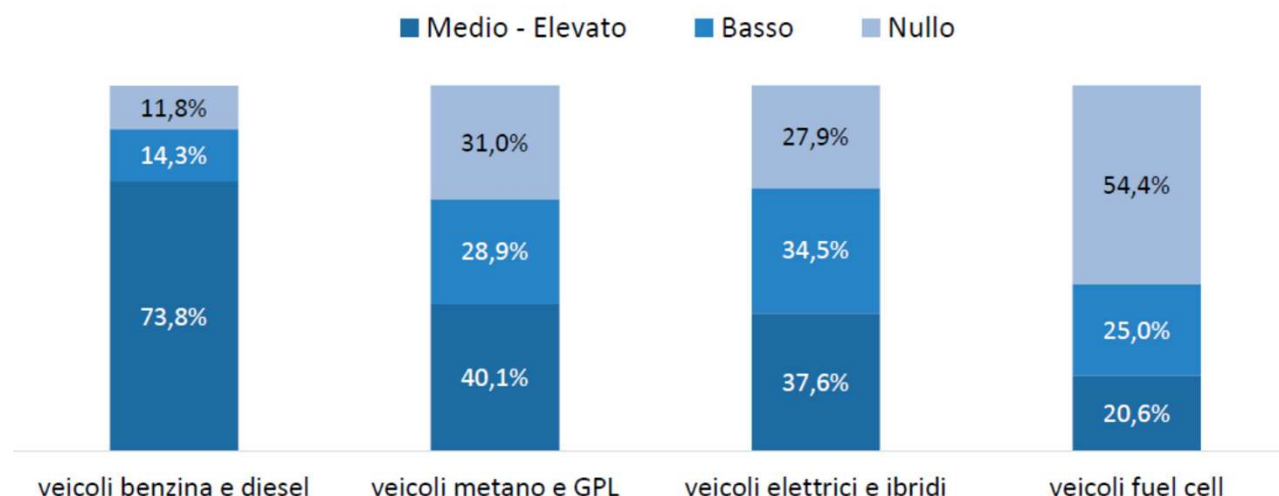
Indagine : Le imprese rispondenti sono state 454 , per un tasso di risposta pari al 21%.

L'accelerazione della domanda e della produzione di veicoli elettrici e ibridi avutasì nel 2021 e le prospettive positive per una diffusione progressiva dei powertrain elettrificati obbligano tutti gli attori della filiera a confrontarsi con la transizione in atto. La percentuale dei fornitori che si definiscono con un buon **posizionamento sul comparto dei motori benzina e diesel permane alto** (il 73,8% dei rispondenti), come consistente è la quota per le alimentazioni a metano e/o GPL (il 40,1%). Il posizionamento sui powertrain elettrici ed ibridi è significativo per il 37,6% delle imprese mentre sulle fuel cells ha un posizionamento di rilievo il 20,6% delle rispondenti.

Alcuni punti di debolezza

NUOVI TREND TECNOLOGICI

Posizionamento sui mercati in relazione ai powertrain



Alcuni punti di forza

Partecipazione a progetti di sviluppo dei nuovi powertrain

Triennio di riferimento	Powertrain elettrico	Powertrain ibrido	Riduzione emissioni ICE	Fuel Cells
2016-2018	18,6%	11,8%	11,2%	n.d.
2017-2019	28,4%	27,5%	20,5%	n.d.
2018-2020	27,1%	26,7%	20,0%	12,6%
2019-2021	29,4%	30,3%	25,2%	15,6%

Il **60%** delle imprese ha partecipato ad **almeno un progetto di sviluppo di nuovi powertrain** e altre tecnologie (Sistemi ADAS, connettività, guida autonoma e infrastrutture di ricarica veicoli elettrici)

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Dopo il lieve calo riscontrato nel 2020, torna ad ampliarsi la partecipazione della filiera a progetti di sviluppo di nuovi powertrain: considerando il triennio 2019-2021 aumenta il coinvolgimento sia per il powertrain elettrico (il 29,4%), sia per quello ibrido (30,3%), ma soprattutto si incrementa la quota di imprese che ha preso parte a progetti di riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 25,2%). A sottolineare il crescente interesse per le fuel cell, arriva al 15,6% la porzione di realtà aziendali che hanno aderito a progetti che sviluppano questa tecnologia.

In occasione dell'evento "Trasformazione e sostenibilità: le sfide e le opportunità per la filiera automotive", la Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo ha, presentato i risultati di un'indagine realizzata ad hoc tra marzo e giugno di quest'anno. **Le imprese dell'automotive soprattutto di dimensioni medie e grandi mostrano una buona diversificazione produttiva e una elevata propensione a innovare**

Alcuni punti di forza

Indagine sul settore automotive – Direzione Studi Intesa San Paolo

Sono state intervistate 126 imprese specializzate nella filiera dell'automotive italiana, soprattutto di dimensioni medie e grandi, con un fatturato complessivo che nel 2021 è stato pari a circa 15 miliardi di euro. Le imprese coinvolte mostrano una buona diversificazione produttiva e una elevata propensione a innovare: **il 69% ha, infatti, un centro di ricerca e sviluppo, con punte del 78% tra le imprese più grandi. I fornitori di tecnologie e le università potranno divenire i principali partner delle aziende del settore:** sono, infatti, stati indicati come potenziali partner rispettivamente dal 61% e dal 54% delle imprese intervistate.

Dal momento che si assiste a una forte dispersione dei risultati relativi alle performance delle diverse realtà territoriali e delle diverse aziende può essere utile ricorrere alla MAPPA MISE SULL'AUTOMOTIVE preparata ca 1 anno fa : a rischio ci sarebbero 101 componentisti a fronte dei quali si contano ca. 40 aziende ad alto potenziale

STUDIO DEL MISE

Cambi di paradigma



Le imprese a rischio

- Nei segmenti diesel e benzina del powertrain ci sono in particolare **101 aziende, con quasi 26mila dipendenti**, considerate a rischio, perché più esposte ai tempi serrati dalla conversione ecologica, alla mancanza di competenze e alla competizione di concorrenti cinesi o americani che potrebbero giocare con un quadro regolamentare diverso.

Le aziende ad alto potenziale

- **Ci sono circa 40 aziende ad alto potenziale** divise in sette mini filiere: **connettività e analisi dei dati** (ad esempio Targa Telematics, Vodafone Automotive, Telepass, Digicom), **guida autonoma** (come Hercules, Pitom, Vislab), **elettronica** (ST microelectronics, Zapi, Marelli), **batterie** (Seri Industrial, Sovema Group, Green Energy, Tawaki), **motori elettrici** (Askoll, Atop, Bonfiglioli, Lafert), **celle a combustibile** (Hydro2Powe, HydroMoving, Iveco, Adler Group), **servizi** (Fleetmatica, Enel x, Be Charge, Fimer).

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Il quarto capitalismo e le medie aziende di Mediobanca

¶ Caveat

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Il concetto del quarto capitalismo è più un concetto qualitativo che quantitativo (cioè basato su soglie dimensionali). E' un comportamento strategico, è una forma di organizzazione e politica aziendale che porta queste imprese a essere molto diverse a) dalle piccole imprese, b) dalle grandi private e c) dalle grandi pubbliche. Però si tratta di aziende molto aggressive che riescono a diventare delle aziende leader capaci di esportare ma anche di produrre all'estero.

Quarto capitalismo delle multinazionali tascabili : concetto qualitativo

- Le piccole imprese dei distretti sono numerosissime ma le imprese che sono riuscite a partire dal 2000 a resistere alla sfida della globalizzazione numericamente NON sono molte (secondo Mediobanca un po' più di 3.000) . Però si tratta di aziende molto aggressive che riescono a diventare delle aziende **capaci di esportare ma anche di produrre all'estero**. Di essere cioè sempre **più internazionali sia con esportazioni che con investimenti diretti (apertura di strutture produttive all'estero)**
- Ci troviamo di fronte a medie imprese internazionalizzate che **sono campioni, leader in nicchie molto specializzate di produzione** (molto specializzata).Questo fa sì che le loro dimensioni possano essere medie solo se producono per il mondo. Quando io produco una macchina per imballaggio e ne sono leader non ne posso produrre solo per il mercato italiano perché ne produrrei solo 10 all'anno. Se la produco per il mondo è un'altro discorso. Riesco ad avere delle dimensioni e una portata critica.
- **Secondo alcuni (Amatori) potrebbero darci il Terzo miracolo italiano**. Perché non sono solo presenti nei settori tradizionali del Made in Italy ma anche nella chimica , nella metallurgia, nella industria farmaceutica (Abbigliamento-moda, Arredo-casa, Automazione-meccanica-plastica e Alimentari-vini)

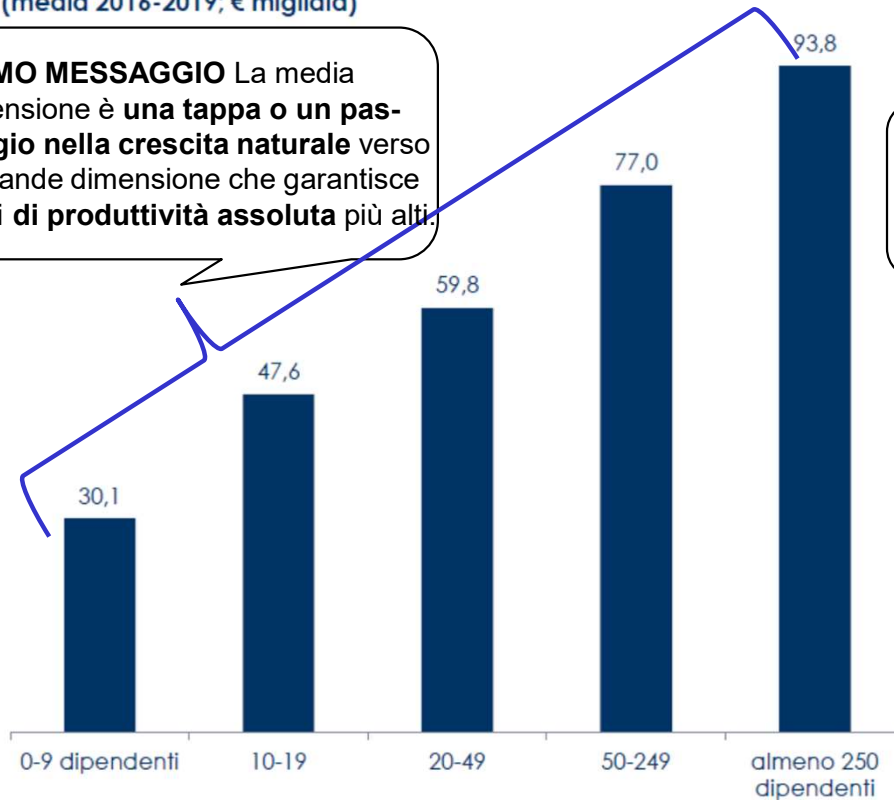
La differenza di produttività della manifattura italiana rispetto a quella tedesca è da ascrivere alle piccolissime (0-9 dipendenti, - 26,1%) e piccole (10-19 dipendenti, - 2,9%) e in misura più contenuta, anche alle grandi (maggiori di 250 dipendenti, -2,1%). **La fascia media**, che coincide prevalentemente con il range 50-249 (+21,5%), **fa meglio dei peer europei**

ONTOLOGIA DI UNA RICERCA

Sezione 1- Perché le medie imprese?

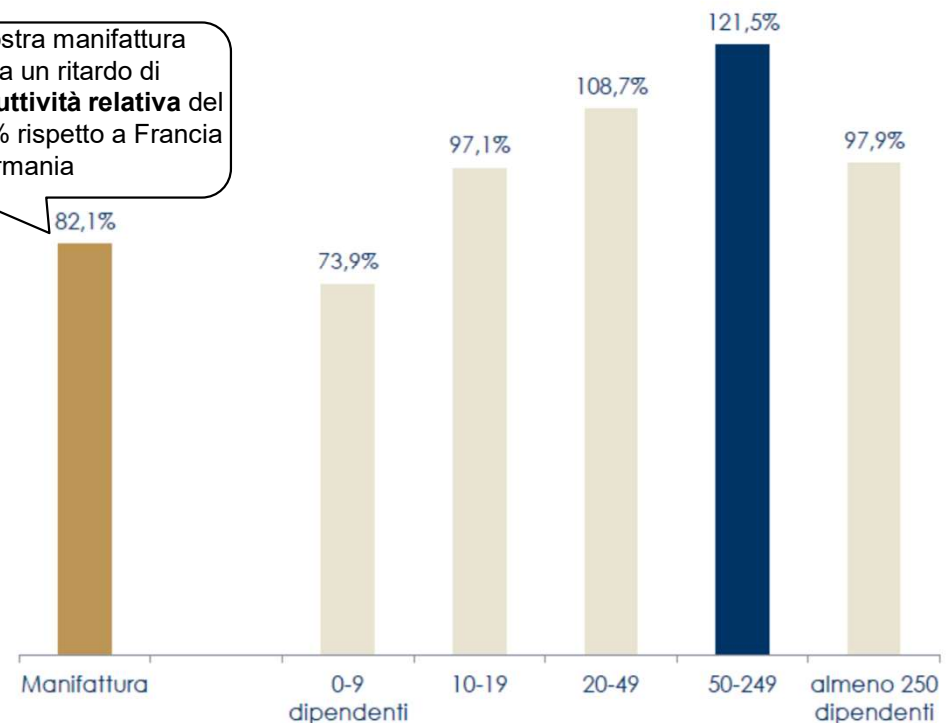
Manifattura italiana: produttività per addetto e dimensione (media 2016-2019; € migliaia)

PRIMO MESSAGGIO La media dimensione è **una tappa o un passaggio nella crescita naturale** verso la grande dimensione che garantisce livelli di **produttività assoluta** più alti.



Produttività per addetto delle imprese manifatturiere italiane in % della media di quelle francesi e tedesche (media 2016-2019)

La nostra manifattura sconta un ritardo di **produttività relativa** del 17,9% rispetto a Francia e Germania



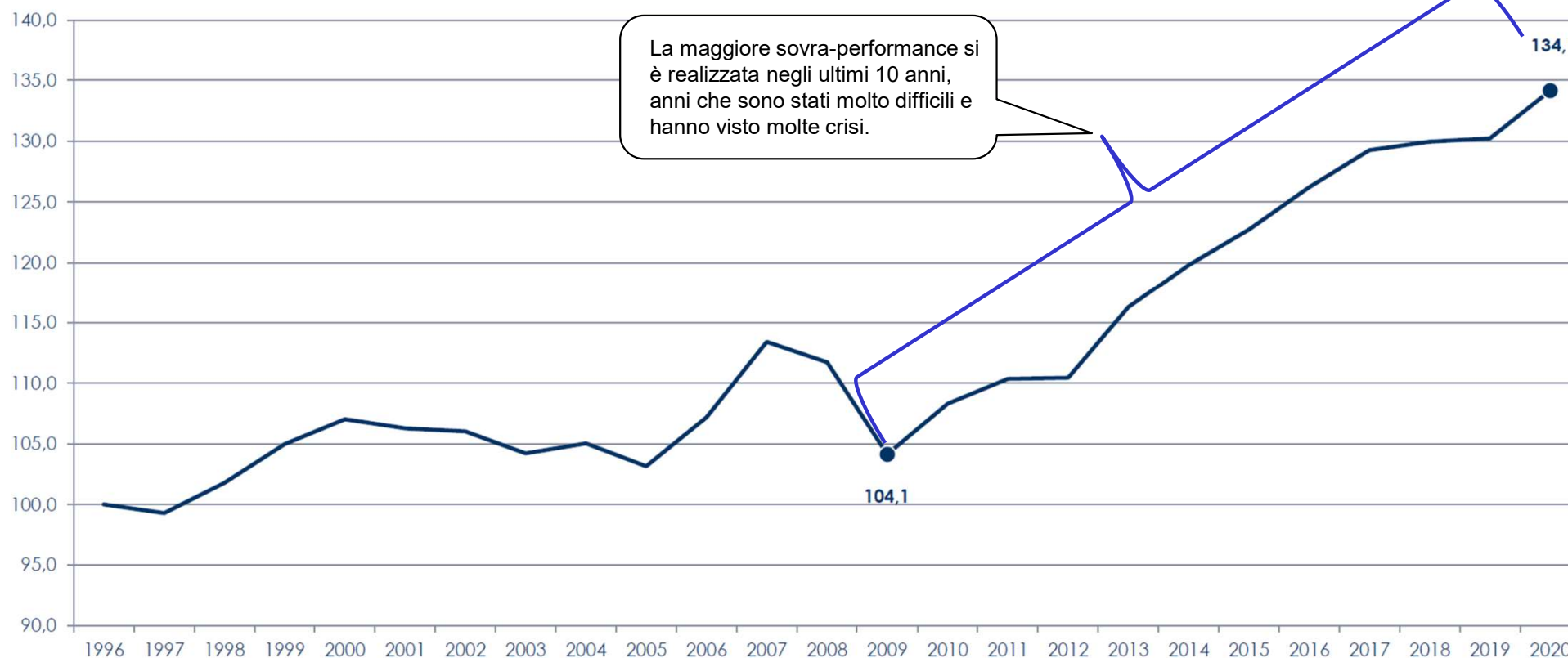
SECONDO MESSAGGIO Le relazioni lineari e crescenti cambiano e diventano una curva, con una gobba centrale che poi decresce. **Quindi la media impresa non più come un passaggio**, un elemento di passaggio per la grande dimensione, ma **come un nucleo di imprese che ha nella media dimensione un fattore ottimale**.

Il valore aggiunto delle Medie imprese ha sovraperformato il PIL del 4,1% tra il 1996 e il 2009 . Da allora il vantaggio è cresciuto regolarmente fino a cumulare un +34,1% a fine 2020.

NON SOLO SUCCESSO COMMERCIALE: SEMPRE MEGLIO DEL PIL

Sezione 1 - Perché le medie imprese?

Rapporto tra valore aggiunto delle medie imprese e PIL nazionale (valori deflazionati, 1996=100)



Cosa farebbe un imprenditore intelligente?

- ✓ non disperderebbe le risorse disponibili perché esse sono sempre scarse
- ✓ concentrerebbe le risorse sulle attività di maggior successo
- ✓ [**livello macro: sulle aree distrettuali perché sono le uniche ad assicurare un saldo attivo della bilancia commerciale e a creare velocemente sviluppo nei territori in Italia**]
- ✓ Verificherebbe attentamente i risultati delle sue azioni
- ✓ [**livello macro: controllo accurato dei risultati delle politiche messe in atto ; no agli incentivi automatici**]

Il piano strategico Distrettuale e il Comitato per realizzarlo vedono coinvolti numerosi attori (MISE, Comitato di Distretto/imprese Pivot, Sindacato, amministrazioni locali, Comitato di Distretto)

Un Piano Strategico Distrettuale e un Comitato per realizzarlo

Proposta metodologica Coltorti-Mastromarino - Fasi del piano

ATTIVITA'	COMPETENZA
MAPPATURA DISTRETTI	UNIONCAMERE
↓	
CLASSIFICAZIONE DEI DISTRETTI DAI KPI (FATTURATO/MOL/VA)	MISE/UNIONCAMERE
↓	
CREAZIONE COMITATO PER DISTRETTI RILEVANTI	MISE
↓	
REDAZIONE PIANO STRATEGICO DISTRETTUALE (PSD)	COMITATO DI DISTRETTO/IMPRESE PIVOT
↓	
APPROVAZIONE PSD	COMITATO DI DISTRETTO/PIVOT/SINDACATO/ ASSOC. DI CATEGORIA/AMMINISTRAZIONE LOCALE
↓	
AVVIO ATTIVITA' E LORO MONITORAGGIO	COMITATO DI DISTRETTO/MISE

Una suggestione degna di nota riguarda la possibile realizzazione, nei distretti Lombardi, Piemontesi o Emiliani, di progetti pilota per l'automotive, ispirati dallo scambio di best practices (ad esempio l'esperienza emiliana di successo di MUNER che, fra i suoi protagonisti annovera anche imprese di territori lombardi e piemontesi)

GENIO COLLETTIVO

Il documento Brescia Regeneration (Confindustria Brescia ,Università di Brescia e Prometeia) auspica **la realizzazione per il distretto di Brescia di un progetto pilota** per l'automotive , ispirato dall'esperienza emiliana di successo di Muner

Criticità : frammentazione dei distretti

Esaminando il settore automotive e la pluralità di PMI che compongono le singole filiere, si pone il problema della frammentazione **delle competenze tecnologico-industriali** in **numerosi distretti produttivi** che, unita alla ridotta dimensione di molte aziende del comparto, potrebbe impedire di 'fare sistema a livello nazionale'.

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Il quarto capitalismo e le medie aziende di Mediobanca

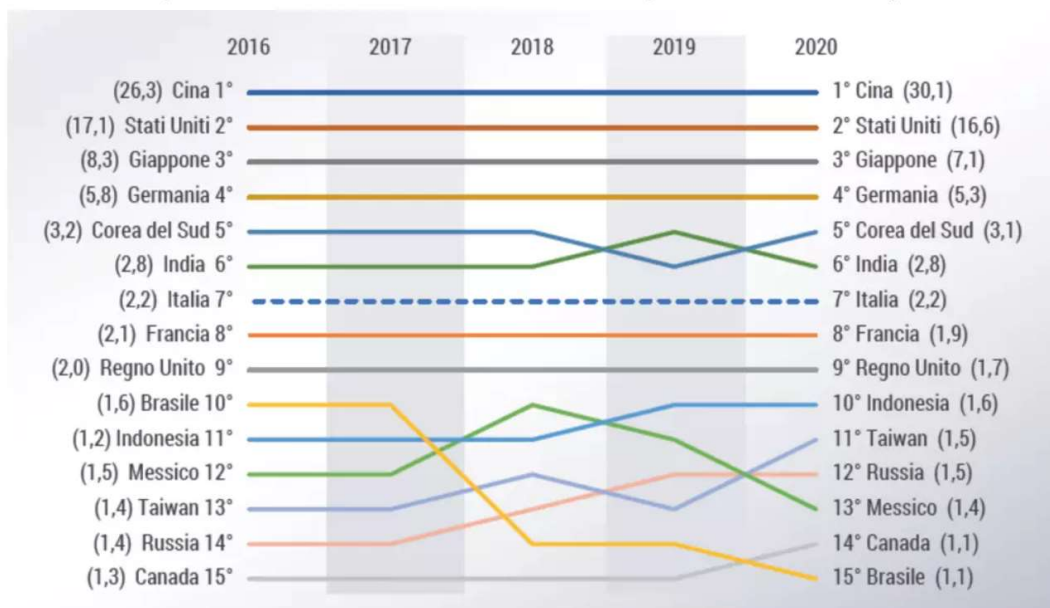
¶ Caveat

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Secondo Il Centro Studi Confindustria il valore aggiunto manifatturiero italiano è pari al 2,2% di quello mondiale il che pone l'Italia stabilmente al 7 ° posto nella graduatoria mondiale dal 2016 al 2020 .Mediobanca valuta che le medie imprese rappresentino il 15% del valore aggiunto dell'industria manifatturiera italiana contro le grandi imprese ad azionariato italiano ed estero (il 20%) , le medio-grandi (il 12%) e, per differenza, le piccole il 53% (Elaborazione Mediobanca su dati Istat.)

Stabile la graduatoria dei produttori manifatturieri mondiali

(Valore aggiunto manifatturiero in dollari correnti, quote % sul totale mondiale tra parentesi, 2020)



CAVEAT

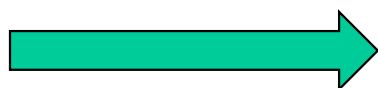


Mediobanca - Le medie imprese industriali

L'indagine copre l'universo delle medie imprese industriali manifatturiere italiane, considerando tali le società di capitali che:

- hanno una forza lavoro compresa tra 50 e 499 unità e un volume di vendite non inferiore a 17 e non superiore a 370 milioni di euro;

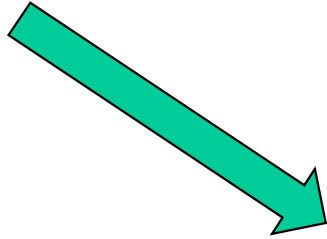
CAVEAT



Governance : Non sono strutturate come ad esempio le medie imprese tedesche che sono governate dal management e non dalle famiglia. Nelle aziende il 66 % dei posti sono occupati dai membri della famiglia proprietaria contro il 34 % della Spagna , il 28 % della Germania , il 25 % della Francia e il 10 % del regno Unito. Tema successorio è un nodo da sciogliere

Il problema delle imprese nelle «nicchie» non è solo che non diventano mega-imprese: è che alla fine le comprano i giganti globali che operano in tutti i mercati e non in nicchie

CAVEAT



Moda

**Lista delle grandi aziende italiane
acquistate da multinazionali nella moda,
nel food e nel lusso**

- Bulgari, Gucci, Loro Piana, Valentino, Ferrè, Fendi, Versace, Mila-Schon, Belfe, Conbipel, Coccinelle

Food

- Galbani, Locatelli, Invernizzi, Buitoni, Parmalat, San Pellegrino, Cirio-Bertolli-De Rica, Carapelli, Sasso

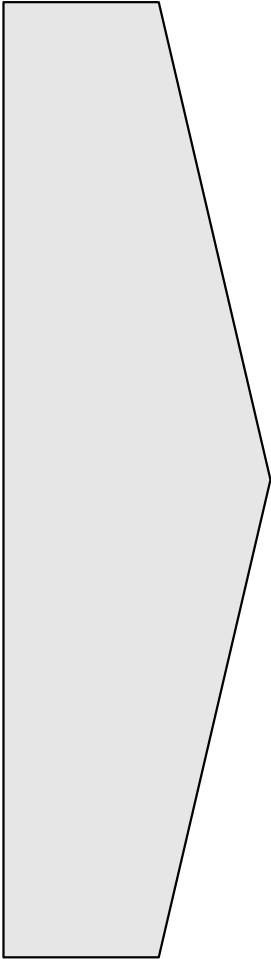
Altri

- Ferretti negli Yacht, Safilo, Luxottica, Peroni, **Magneti Marelli , Lamborghini**

Magneti Marelli S.p.A., è un'azienda multinazionale italiana con sede a Corbetta, in provincia di Milano, **specializzata nella fornitura di prodotti e sistemi ad alta tecnologia per l'industria automobilistica.** Fondata nel 1994 attraverso la fusione per incorporazione del Gruppo Magneti Marelli nella Gilardini, azienda produttrice di componenti industriali, fece parte della Fiat Chrysler Automobiles fino al 2019, venendo in seguito rilevata e assorbita **dalla giapponese CK Holdings**, società controllata dal fondo statunitense **Kohlberg Kravis Roberts**, ed è divenuta Marelli Holdings.

Da più parti si lamenta la necessità di un grande soggetto Tier1 che faccia da grande capocommessa e interfaccia primaria con gli Oem. **Poteva essere Marelli ma ormai è stata venduta.** Per crearlo, bisogna mettere insieme più componentisti italiani. Solo così si potrà ridare slancio al settore.

Se il piccolo non è bello



L'orchestratore di Filiera

- Faurecia è uno dei maggiori produttori di componentistica per automobili del mondo. La sede aziendale è a Nanterre in Francia. Tra i suoi clienti annovera il gruppo Volkswagen, Renault, Nissan, Ford, General Motors, BMW, Daimler, Stellantis, Toyota. Il gruppo Stellantis è l'azionista principale e controllante.
- E una figura che manca nel mondo della componentistica auto italiana, ma che Oltralpe organizza l'attività di migliaia di supplier "minori": **l'orchestratore di filiera**. L'azienda di Nanterre, grosso fornitore **da 17 miliardi di fatturato**, è proprio questo: una società di riferimento per i carmaker, di cui conosce i piani e le strategie di prodotto, e che pertanto è in grado di orientare, a valle, tutta la politica di fornitura delle Case automobilistiche, "distribuendo" il lavoro tra i componentisti.
- Un orchestratore sarebbe quanto mai utile, da noi. La sua attività favorirebbe la razionalizzazione, l'efficienza e l'integrazione della filiera, come è accaduto in Francia.

AGENDA

¶ La transizione dell'automotive

¶ Struttura del settore in Italia

¶ Che fare ? Spunti dai Distretti e dal quarto capitalismo

¶ Che fare ? Il ruolo delle Istituzioni

Sintesi sull'industria italiana

Assemblaggio

- ✓ **Stellantis**
- ✓ **Motor Valley**

Filiera:

- ✓ Dimensioni medio piccole (*) della maggior parte delle imprese (le multinazionali presenti non hanno HQ di R&S) **;
- ✓ Forte dipendenza dal fatturato automotive;
- ✓ Dipendenza da pochi clienti (in primis Stellantis);
- ✓ Scarsi investimenti in R&S (soprattutto se comparati con le controparti francesi e tedesche);
- ✓ Propensione all'export migliorata ma ancora bassa;
- ✓ Assenza di fornitori di grandi dimensioni che possano trainare e agganciare le filiere internazionali*;
- ✓ Caratteristiche molto diversificate tra territori (Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Triveneto, Sud)

Crisi attuale

- ✓ La crisi attuale affonda le sue radici nell'evoluzione dell'industria italiana dalla metà degli anni '80
- ✓ Nella tempesta perfetta emergono con evidenza le debolezze

** Nei primi anni 2000 "fino al 75-80% dei componenti e sistemi di un veicolo Fiat era progettato e prodotto dai fornitori per poi essere assemblato negli stabilimenti Fiat". Crebbe in quegli anni il ruolo dei componentisti e sul territorio italiano giunsero **anche grandi imprese multinazionali (Vitesco, Bosh) in grado di progettare sistemi complessi già pronti per essere assemblati**. La catena della fornitura di Fiat era costituita **da una prima linea di imprese multinazionali** (per la maggior parte estere) con la quale l'azienda intratteneva rapporti diretti e da una fitta rete di sub-fornitori locali maggiormente specializzati.

Anche se secondo alcuni – Vedi l'articolo di Fortis citato all'inizio – la piccola dimensione potrebbe pagare in termini di maggiore variabilità e agilità di risposta

no», risponde Fortis. In altre parole, è vero che i tedeschi sono fortissimi, molto più forti di noi, nell'offerta di auto, per esempio. Ma l'Italia produce anche monopattini, biciclette, yacht... Alla fine se un settore rallenta un altro riparte e compensa.

Infine i microchip. Componenti che scarseggiano in tutto il mondo. Mentre i colossi tedeschi dell'auto sono costretti a fermare le produzioni, le medie aziende italiane non chiudono. «Le nostre imprese fanno ordini di microchip più limitati — osserva Fortis —, quindi più facili da soddisfare. Spesso poi usano la liquidità come leva per essere servite prima degli altri. In pratica pagano spesso già all'ordine».

31-1UG-2022
da pag. 31 / foglio 1

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano - Dir. Resp.: Luciano Fontana
Tiratura: 222946 Diffusione: 266651 Lettori: 1710000 (0001096)

DATA STAMPA
www.datastampa.it

**«L'Italia leader su 1.500 prodotti
Crescita, possiamo superare la Cina»**

Fortis (Fondazione **Edison**): «Il sorpasso sulla Germania? Varietà e agilità i nostri segreti»

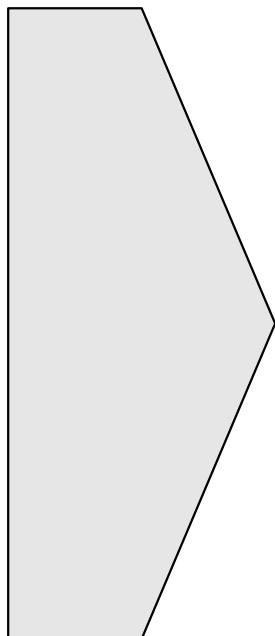
Prospettive per l'industria in Italia: a ciascuno la sua parte

Affinchè l'industria italiana dell'auto possa interrompere il declino attuale, cogliendo le opportunità che l'attuale fase di turbolenza offrirà in futuro, sono necessari tre elementi (nessuno dei quali da solo è **condizione sufficiente**):

- ✓ **Stellantis** aggiorni rapidamente e profondamente il portafoglio prodotti/tecnologie in Italia
- ✓ **La filiera acceleri la transizione tecnologica**, attraverso investimenti diretti in ricerca e sviluppo e realizzi, anche attraverso strutture reticolari, **uno sforzo sostanziale per acquisire una dimensione internazionale** e poter così competere a livello globale
- ✓ **Lo Stato** investa **nella ricerca**, nell'**innovazione delle infrastrutture** e nella **formazione** a livelli almeno confrontabili con i paesi industrializzati diversificando gli interventi in base alle **specificità dimensionali delle imprese, regionali e settoriali**

Prospettive di policy (1/3) – Domanda Anche quest'anno è stato predisposto uno schema molto vicino all'ecobonus degli anni scorsi. L'agevolazione è stata rivolta a chi acquista o prende in locazione finanziaria un'autovettura nuova con diversi livelli di incentivo in base alle emissioni di CO2 e alla presenza o meno di un veicolo da rottamare. Il parco veicoli italiano è vecchio e inquinante: il 12% delle auto e il 39% dei veicoli commerciali sono Euro 0.

Domanda



- Sul punto occorre chiedersi della effettiva opportunità di continuare ad erogare incentivi (o garantire riduzioni/esenzioni fiscali) per l'acquisto di auto elettriche. **Sicuramente gli incentivi possono dare un po' di ossigeno, ma non sono funzionali al riposizionamento della filiera** che potrebbe essere favorito maggiormente da incentivi alla ricerca e sviluppo e alla formazione. **Visto che in Italia - vedi Motor Valley - esistono bravi ingegneri, operai e tecnici forse questa è l'area che lo Stato deve principalmente aiutare.**
- Gli incentivi all'acquisto di auto rischiano poi di spiazzarne altri investimenti (ad esempio, in trasporto pubblico locale, infrastrutture ferroviarie ad alta velocità/capacità, etc.) che possono al tempo stesso rispondere ad esigenze di stimolo dell'industria e ad esigenze di mobilità e sostenibilità ambientale e sociale

Prospettive di policy (2/3) – Investimenti per la filiera industriale . Dar vita con i Politecnici (in primis Torino e Milano) a centri di ricerca sulle batterie elettriche, sull'idrogeno e sui motori endotermici - capaci di usare carburanti sintetici o ricavati dalle piante. Utilizzare una parte dei fondi pubblici per creare imprese “made in Italy” più grandi e robuste, dando risorse alla Sace e alla Simest affinché finanzino imprese italiane in grado di fondersi, di allargare i loro stabilimenti in Italia o di acquisire aziende estere sul modello delle multinazionali tascabili.

Investimenti per la filiera industriale

Aumentare l'attrattività dell'Italia come Paese produttore di auto e mezzi di mobilità favorendo investimenti diretti dall'estero-FDI , stante l'esistenza di una filiera qualificata e competenze in progettazione e produzione (vale anche verso Stellantis)

- L'Italia non deve essere competitiva solo al ribasso, ovvero facendo leva su elementi di competitività legati solo ai costi
- Nel programmare gli investimenti pubblici per sostenere l'attrattività di investimenti privati in Italia è necessario
 - Osservare con attenzione l'evoluzione della base tecnologica dell'industria e delle conseguenti ricadute sulla composizione della filiera : non ritardare e o frenare tale evoluzione
 - Produrre una analisi delle tecnologie sulle quali l'Italia può ragionevolmente posizionarsi sulla frontiera avanzata della conoscenza e dei centri di ricerca pubblici che hanno una leadership internazionale
 - Identificare interlocutori privati qualificati per rilanciare i poli locali già esistenti e crearne di nuovi di eccellenza nella progettazione e produzione di mezzi per la mobilità (auto,bus,treni,bici etc.) .I dati dimostrano , infatti, che le imprese private italiane hanno livelli ed efficacia molto differenziati

In sintesi

- Due cose sono auspicabili 1) **investimenti pubblici nella ricerca di frontiera** e questo **attrae investimenti diretti dall'estero di attori internazionali fortemente competitivi** e 2) **le reti per l'innovazione**
- Sono da scoraggiare investimenti a pioggia specialmente se questi ricadono su imprese che hanno sotto-investito in ricerca e sviluppo

La questione occupazionale

La questione occupazionale appare come la principale emergenza, soprattutto nel breve termine (nel lungo se non si interviene con urgenza)

- L'attuale offerta formativa deve essere ridisegnata al fine di permettere l'aggiornamento delle competenze rese obsolete dal nuovo contesto e sviluppare nuove competenze legate a tecnologie e processi produttivi, di distribuzione e di assistenza post vendita, etc. che hanno concluso il loro ciclo di vita
- Al di là di possibili interventi contingenti , la questione occupazionale richiede un ventaglio di strumenti sufficientemente articolato per incentivare e sostenere :
 - La manutenzione e l'aggiornamento di conoscenze/competenze (es. strumenti di formazione continua)
 - Le transizioni occupazionali all'interno della filiera industriale (es. strumenti di outplacement, career coaching, etc.). Osservare con attenzione l'evoluzione della base tecnologica dell'industria
 - Di sostegno al reddito e di protezione sociale, individuale e collettiva

In sintesi

L'esperienza internazionale dimostra che solo il primo degli strumenti (ovvero l'investimento sistematico e continuo in life-long-learning) garantisce nel lungo termine l'allineamento tra le competenze richieste dal mercato e quelle della forza lavoro durante le transizioni tecnologiche, sicchè è un intervento di tipo strutturale, a differenza degli altri due, che possono solamente rispondere ad esigenze contingenti