cdp

BRIEF

Il futuro della filiera automotive italiana: come restare competitivi?

Key Messages

Il presente documento è stato elaborato nell'ambito delle attività della Direzione Strategie Settoriali e Impatto, con il coordinamento di Andrea Montanino e Simona Camerano. Gli autori sono: Alberto Carriero, Livio Romano, Sofia Torreggiani. Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP. I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 30 agosto 2024. *Tutti i diritti sono riservati.*

- La filiera automotive europea è attraversata da due fenomeni trasformativi che ne mettono **in discussione le prospettive di sviluppo**:
  i. la transizione verso la **mobilità elettrica**, con l'UE che si è imposta un target di zero emissioni per i nuovi veicoli dal 2035;
  ii. la **trasformazione digitale**, con l'affermarsi di tecnologie per la connettività e dei sistemi di guida autonoma, che ha spinto importanti società IT ad entrare nel settore.
- Queste trasformazioni rendono sempre più rilevante il controllo delle forniture di **batterie, minerali critici** e **software** per la generazione del valore aggiunto. Su tali ambiti, tuttavia, la UE sconta un **ritardo competitivo** rispetto a:
  - **Cina,** che detiene il primato nella fornitura di batterie e di molti minerali critici;
  - **Stati Uniti**, che sono ancora il Paese leader sul fronte delle tecnologie digitali.
- In questo quadro di crescenti difficoltà per l'industria europea dell'auto, l'Italia è scesa al **sesto posto come produttore continentale** di veicoli a motore (diciannovesima a livello globale), con volumi **dimezzati** rispetto ai primi anni Duemila.
- Conserva, però, un ruolo rilevante nella **componentistica**, ambito in cui vanta un'importante **leadership internazionale.**
- Tuttavia, i fornitori italiani sono mediamente di piccola **taglia** e quindi con minore capacità di spesa per investimenti rispetto ai peer internazionali; **dipendono ancora** in modo rilevante dalle commesse di pochi importanti costruttori e sono **specializzati**, nel 40% dei casi, **nelle motorizzazioni tradizionali**.
- Nonostante le difficoltà, la **filiera estesa** è ancora la **terza per contributo all'occupazione** nazionale e **quarta per incidenza sul PIL,** con valori stimati in entrambi i casi intorno al 6%**.**
- Il **riposizionamento della filiera** è quindi **strategico per l'intera economia** italiana. Esso richiede:
  i. **attrazione di nuovi investimenti** da parte dei costruttori, vincolati a garanzie di natura occupazionale e di attivazione di valore aggiunto in Italia;
  ii. sostegno all'**innovazione lungo la filiera**, puntando su componenti, servizi e infrastrutture per l'**elettrificazione** e la **digitalizzazione**;
  iii. **diversificazione** verso **altri settori** e **nuove geografie** di sbocco;
  iv. supporto alla **crescita dimensionale** dei fornitori, anche attraverso alleanze e **operazioni di aggregazione**.
  v. sviluppo di nuovi **piani di formazione** per far fronte alle tendenze tecnologiche emergenti e ai nuovi modelli di business.

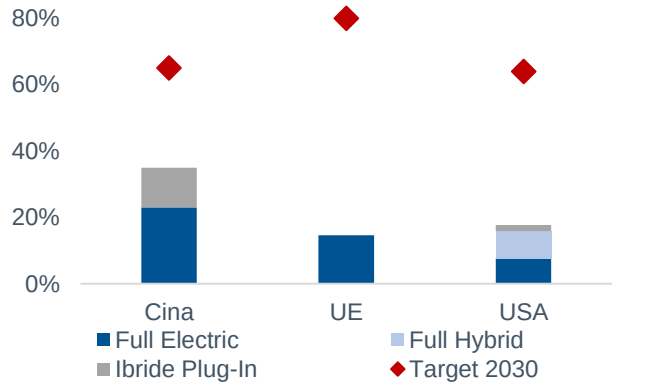
1. Principali sfide per l'industria automobilistica europea

- La **filiera automotive** è un **asset strategico per l'industria europea**. Rappresenta **l'8% del PIL** del continente (1.000 miliardi di euro di ricavi nel 2023) e dà lavoro, direttamente o indirettamente, a quasi **14 milioni di persone** (7% degli occupati nella UE).
- **Cinque dei dieci marchi** automobilistici **a maggior capitalizzazione** nel mondo **sono europei** e contribuiscono in modo significativo al **surplus commerciale** dell'UE nel settore che, nel 2023, si è attestato intorno ai 90 miliardi di euro[1].
- Al settore automobilistico sono inoltre riconducibili **un terzo di tutti gli investimenti in R&S** realizzati dalle prime 1000 aziende innovatrici europee[2] e **un quinto del gettito fiscale**[3] a livello comunitario.
- La competitività a medio-lungo termine dell'industria automobilistica europea, tuttavia, è **messa discussione da due** importanti **trasformazioni**: la transizione verso la **mobilità elettrica** e quella **digitale.**

1. Transizione verso i motori elettrici

- Negli ultimi sette anni la **quota globale** delle auto elettriche e ibride plug-in **sul totale delle vendite è passata dall'1% al 13%.**
- Nella UE tale percentuale tocca il 22%, anche se con grandi disparità tra gli Stati membri[4]. A questa **rapida elettrificazione** del mercato europeo contribuiscono **gli obblighi normativi comunitari in tema di tutela ambientale.**
- La **Commissione** ha infatti approvato nel 2023 **l'obbligo per le nuove autovetture** e per i veicoli commerciali leggeri di **non generare alcuna emissione di CO2** "allo scarico" **dal 2035**[5].
- Da quella data – a meno di un ripensamento da parte del nuovo esecutivo europeo che si insedierà nei prossimi mesi – dunque non **saranno più vendute nuove auto con motore a combustione interna**[6], che oggi alimenta più del 90% del parco circolante italiano, tedesco o francese.
- Il target UE è molto **più ambizioso di** quello previsto da **Stati Uniti o Cina** (Grafico 1).

Graf. 1 – Quote di veicoli elettrici e ibridi sulle nuove vendite (2023 vs target stimati al 2030)



N.B. Indicate solo le principali tecnologie contemplate dalle rispettive strategie verso la decarbonizzazione escludendo propulsioni ancora marginali come e-fuel o idrogeno.
Fonte: elaborazione CDP su dati ACEA, China Association of Automobile Manufacturers, EIA, OIES.

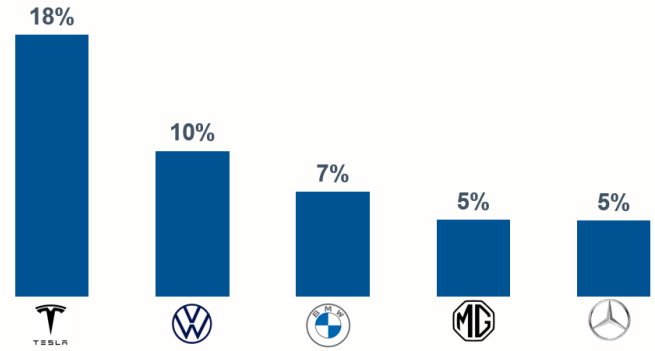
- A questa maggiore ambizione da parte dell'UE **non corrisponde,** tuttavia, **un primato industriale** nel settore **della mobilità elettrica**. La **Cina** è infatti la **prima** economia

[1] Fonte dati: Eurostat, riferiti al 2023.
[2] Fonte dati: EU Industrial Research & Development (R&D) Investment Scoreboard, riferiti al 2022.
[3] "Lettera all'Europa. Appello per un'industria automobilistica sostenibile, inclusiva e competitiva", De Meo, 2024.
[4] Si va dal 56% della Svezia al 4% dei Paesi dell'Est Europa. Dati ACEA, 2022.
[5] Questo target presuppone una penetrazione delle elettriche al 2030 pari all'80% per poter essere realisticamente raggiunto.
[6] Con la sola eccezione delle auto che utilizzano gli e-fuel. che secondo le stime di T&E al 2035 rappresenteranno al massimo il 2% del parco macchine europeo.

al mondo **per produzione, adozione ed esportazione** di auto elettriche[7].

- Tra i produttori di veicoli elettrici, **solo** l'americana **Tesla riesce a competere con** il principale marchio cinese, **BYD**, per numero di vendite globali.
- Anche sul mercato europeo**, i due modelli elettrici più venduti** nel 2023 e nei primi mesi del 2024 **sono stati di Tesla**, che ha una quota totale del 18%.
- Il più diffuso **marchio sino-britannico** in Europa, **MG, vende lo stesso numero di auto elettriche di Mercedes** (Grafico 2).

Graf. 2 – Top 5 quote di mercato europeo delle Full Electric (in % delle vendite 2023)



Fonte: elaborazione CDP su dati JATO

- Nel complesso, si stima che la **penetrazione dei soli marchi cinesi nel mercato full electric europeo sarà dell'11% quest'anno**, ed è prevista raddoppiare entro il 2027[8].
- La **perdita di competitività** dei produttori europei **non riguarda solo il mercato continentale, ma anche quello cinese** che rappresenta il più grande al mondo.
- Emblematico in tal senso è il **caso di Volkswagen** che in Cina realizza metà dei suoi profitti e la cui quota di mercato nel Paese è scesa dal 20% nel 2020 al 14% nel 2023. Nel segmento delle **auto elettriche la quota** del costruttore tedesco **è solo del 3%**[9].

2. Trasformazione digitale dei veicoli

- Ad oggi il **50% dei nuovi veicoli venduti nel mondo dispone di una propria connessione internet,** per scambiare dati in modalità wireless con altri veicoli e infrastrutture, con il costruttore del veicolo o con fornitori di servizi terzi. Si stima che tale percentuale raggiungerà il **90% entro il 2030**[10].
- Questa tendenza permetterà sempre più alle case automobilistiche di profilare le abitudini di guida, **vendere servizi e funzioni aggiuntive** e migliorare l'esperienza d'uso dei clienti tramite **aggiornamenti in remoto.**
- La **connettività sarà poi imprescindibile** per la diffusione dei sistemi avanzati di **guida autonoma,** che si prevede saranno presenti su quasi il 40% dei veicoli al 2035[11].
- Sulla scia di queste trasformazioni tecnologiche, il **modello di business dei costruttori di auto sta cambiando drasticamente**: non punta più solo sull'efficienza meccanica, ma anche, e soprattutto, a trasformare il veicolo in un sistema digitale all'avanguardia.
- Ne consegue che, le **tempistiche di sviluppo dei prodotti** sono sempre **più influenzate dal mondo del digitech** e i suoi **attori industriali sempre più centrali per l'automotive**, sia in qualità di fornitori strategici di software (Apple, Intel e Google), sia come produttori di autoveicoli (come accaduto di recente con Xiaomi[12]).

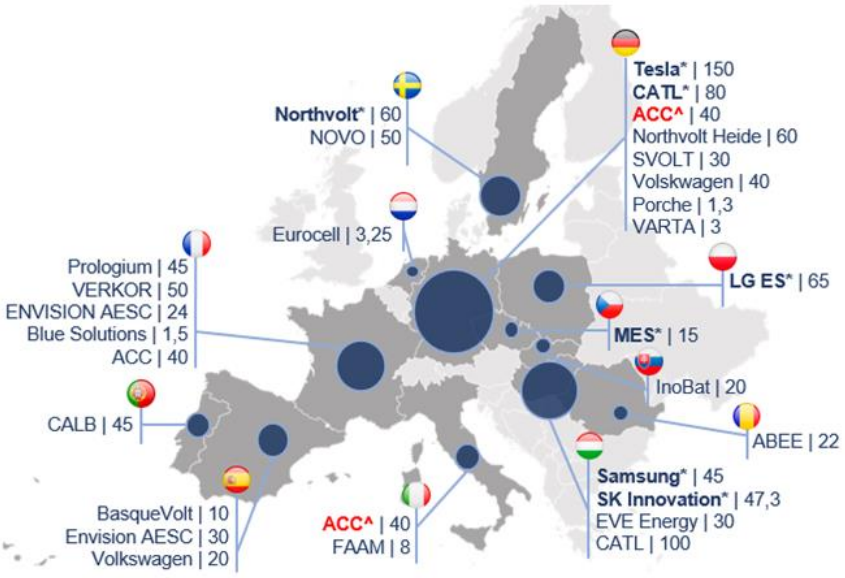
[7] Nel 2023, più di un terzo di tutti i veicoli elettrici esportati nel mondo proveniva dalla Cina, International Energy Agency, Global EV Outlook 2023.
[8] Fonte dati: T&E, "One in four EVs sold in Europe this year will be made in China – analysis", 2024.
[9] Fonte dati: UBS, 2024.
[10] McKinsey, "Car connectivity: What consumers want and are willing to pay", 2024.
[11] McKinsey, "The future of autonomous vehicles", 2023.
[12] CNN, "China's Xiaomi joins the crowded EV race with 'dream car' to take on Tesla", 2024.

Interno – Internal

2. Posizionamento dell'industria automobilistica europea

- **L'elettrificazione e la digitalizzazione della mobilità** stanno **rivoluzionando il settore dell'automotive sia a monte che a valle** della catena del valore:
  - fino a **un terzo del valore di un'auto elettrica è infatti concentrato nella sola batteria**[13], nuovo elemento centrale nella competizione tra Paesi e produttori;
  - un'**auto elettrica contiene sei volte la quantità di minerali usati per una tradizionale**[14]. Di conseguenza, la disponibilità di materie prime critiche diventa un fattore competitivo chiave, tanto che un crescente numero di case automobilistiche sta investendo in asset minerari legati all'elettrificazione[15];
  - il **valore del software** sul costo totale di un'auto – oggi pari al 20% - potrebbe **raddoppiare** entro la fine del decennio[16].

Graf. 3 – Capacità di produzione di batterie dell'UE al 2030 (annunciata, Azienda | GWh/a)



**Operative per una porzione della capacità indicata; ^progetti attualmente in standby.*

Fonte: elaborazione CDP su dati European Battery Alliance (2023) e analisi desk su report aziendali

- In questo contesto, **l'Europa presenta evidenti criticità, soprattutto nelle fasi a monte** della catena del valore:
  - guardando alla produzione di batterie, **la quota UE della capacità mondiale è intorno all'6%** (come negli USA) a fronte del 75% della Cina[17];
  - altrettanto **critica è la dipendenza per l'estrazione e raffinazione delle materie prime** chiave per la produzione delle batterie e dei motori elettrici, con **Pechino che nuovamente detiene un forte vantaggio** competitivo[18];

[13] T&E, "Hitting the EV Inflection Point", 2021.
[14] SRM, "Med & Italian Energy Report", 2023.
[15] L'industria estrattiva oggi è al quarto posto per numero di acquisizioni completate da parte di imprese dell'automotive, elaborazione CDP su dati Refinitiv, riferiti ai deals completati tra 2018 e 2023.
[16] De Meo (2024), ibidem.
[17] JRC,"Supply chain analysis and material demand forecast in strategic technologies and sectors in the EU – A foresight study", 2023.
[18] La Cina ha tra il 60 e il 70% della capacità mondiale di lavorazione del litio, del cobalto e della grafite sintetica. Dati IEA, 2023.

Interno – Internal

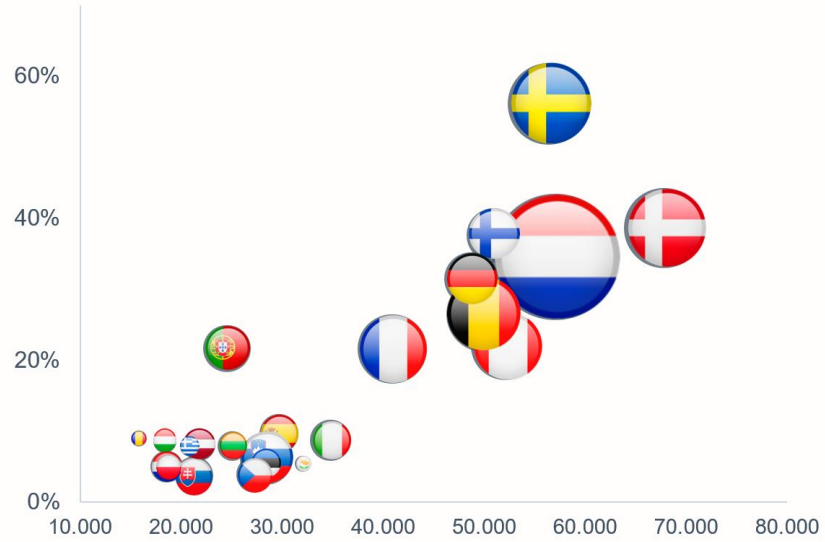
- la **dipendenza è invece dagli USA per quanto riguarda i software** per la guida autonoma, i servizi cloud e i sistemi di infotainment[19]. I principali produttori europei[20] si affidano alle tecnologie delle Big Tech rinunciando però al pieno controllo dei dati generati alla guida.

- **Per ognuna di queste criticità si registrano però segnali positivi**:
  - l'impulso di policy[21] sta dando slancio alla produzione di batterie: al 2030, dai 233 GWh attuali si potrebbero superare i 1.000 GWh, più che **adeguati a soddisfare la futura domanda europea**[22] (Grafico 3);
  - l'entrata in vigore del **Critical Raw Material Act**, a marzo 2024, fissando precisi obiettivi per il rafforzamento delle forniture interne alla UE di materie prime critiche, dovrebbe contribuire a ridurne la dipendenza dall'estero;
  - si registrano infine investimenti crescenti in Europa per creare **capacità autonoma di sviluppo di software**[23].
- Il rafforzamento della capacità industriale europea contribuirà a **generare economie di scala nella produzione, riducendo l'attuale differenziale di costo** con le auto elettriche cinesi vendute in Europa, che per le utilitarie vale fino al 25% del prezzo totale.
- Sono **solo 6 i modelli di auto elettrica venduti in Europa a meno di 30 mila euro**, di cui 3 cinesi[24].
- Oltre alla limitata scala di produzione, **sui costi elevati delle auto elettriche europee pesa anche l'incidenza della bolletta energetica** – doppia nella UE rispetto alla Cina – che ha un impatto significativo nelle fasi più a monte della filiera.
- A ciò si aggiungono gli **incentivi diretti che il Governo di Pechino concede fin dal 2009 ai produttori cinesi di auto elettriche**[25], sotto indagine della Commissione europea da ottobre scorso, **perché ritenuti lesivi della concorrenza internazionale**. A seguito degli accertamenti di pratiche commerciali sleali, la Ue ha provvisoriamente imposto, a partire da luglio, **dazi più elevati** sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina[26].
- Inoltre, i produttori europei, che sono tradizionalmente orientati all'export, vengono ulteriormente penalizzati dalle **politiche protezioniste di Stati Uniti e Cina**[27] che, differentemente dalla UE, hanno condizionato a requisiti di contenuto locale la concessione di incentivi all'acquisto di auto elettriche[28].
- Se i **prezzi elevati** delle auto elettriche prodotte in Europa sono uno dei principali fattori che ne ostacolano la diffusione, altrettanto si può dire dell'attuale **carenza di infrastrutture di ricarica** (Grafico 4).

[19] Parlamento europeo, "The future of the EU automotive sector", 2021.
[20] Per esempio, Renault sta integrando il sistema Android Automotive in numerosi modelli, BMW basa il suo assistente vocale su Alexa, VW punta su Microsoft per lo sviluppo di una piattaforma cloud funzionale allo sviluppo di funzioni di guida automatizzata.
[21] Ad esempio: l'Alleanza Europea delle Batterie lanciata nel 2017, il piano d'azione strategico in materia di batterie pubblicato nel 2018, i due IPCEI sulle batterie approvati nel 2019 e nel 2021.
[22] Commissione Europea, Progress on competitiveness of clean energy technologies, COM/2023/652 final. Sull'effettiva realizzazione dei piani di sviluppo annunciati pesano però fattori di incertezza: alcuni investimenti sono ad oggi sospesi, come nel caso degli impianti di ACC previsti in Italia e in Germania.
[23] Il gruppo VW entro il 2025 investirà 27 miliardi di euro con l'obiettivo di aumentare la percentuale di sviluppo interno del software dell'auto al 60% rispetto all'attuale 10%.
[24] Commissione europea, "Dashboard towards zero emission vehicles", 2024.
[25] IFW, "China's Massive Subsidies for Green Technologies", 2024.
[26] A metà giugno, la Commissione europea ha comunicato che applicherà provvisoriamente dazi aggiuntivi, tra il 17% e il 38%, sui veicoli elettrici cinesi importati a partire da luglio. Fonte: Financial Times, *EU to hit Chinese electric cars with tariffs of up to 48%*, 2024.
[27] L'Inflation Reduction Act americano, approvato nell'agosto del 2022, prevede crediti di imposta fino a 7500 dollari per l'acquisto di auto elettriche con batterie di produzione nazionale, in maniera simile a quanto fatto dalla Cina fino al 2019.
[28] A livello nazionale si procede però in questa direzione. Per essere elegibile del bonus écologique francese, un veicolo deve ottenere uno score green minimo, calcolato sull'intera supply-chain, trasporto incluso, penalizzando i produttori senza stabilimenti in Francia.

Interno – Internal

Graf. 4 – Auto elettriche sulle immatricolazioni (asse y), **PIL pro capite** (asse x) **e punti di ricarica** ogni 100 mila abitanti (dimensione bolle)



Nota: si considerano full-electric e ibride plug-in.
Fonte: elaborazione CDP su dati Eurostat, & ChargeUp

- In più della metà dei Paesi UE, **non si raggiungono i 100 punti di ricarica ogni 100 mila abitanti**. In Cina tale dato è quasi il doppio[29].
- Per incentivare l'uso dell'elettrico e raggiungere i suoi obiettivi ambientali entro il 2030 nella UE sarà **necessario un drastico aumento dei punti di ricarica installati** a settimana dagli attuali 2 mila a 14 mila[30].

3. Filiera automotive italiana tra punti di forza e criticità

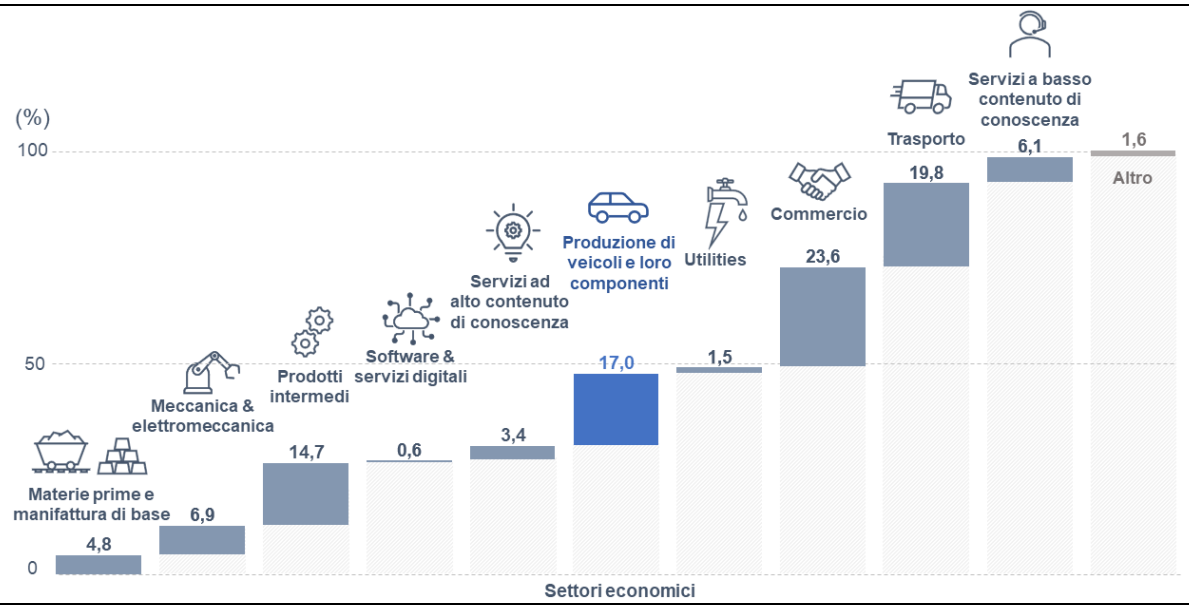
- Con un valore aggiunto di oltre 100 miliardi di euro prodotto da circa 1,5 milioni di addetti, la **filiera estesa dell'automotive** è la **terza per contributo all'occupazione** nazionale (6%) – dopo quella agroalimentare e dell'edilizia – e **quarta per incidenza sul PIL** (6%)[31].
- È **tra quelle più articolate** per numero di settori coinvolti; un dato che ne rivela l'elevata complessità organizzativa e tecnologica.
- Il **17% del valore aggiunto** totale **di filiera** è prodotto dal settore principale, cioè quello della **fabbricazione di veicoli e loro componenti**[32]. Le **lavorazioni a monte**[33] e i **servizi digitali e ad alto contenuto di conoscenza** (sviluppo di software, R&S, servizi di consulenza, ingegneristici, collaudi tecnici) incidono per circa il **30% sul valore aggiunto totale**.

[29] Fonte dati: China Electric Vehicle Charging Infrastructure Promotion, 2023.
[30] Ibidem nota 1.
[31] Elaborazioni CDP su dati Istat (Censimento permanente delle imprese, 2023). La filiera agroalimentare e quella della finanza sono state oggetto di rielaborazione statistica per tenere conto del contributo fornito dal comparto agricolo e dalle attività bancarie, assicurative e finanziarie, escluse dall'universo di riferimento della rilevazione censuaria.
[32] Carrozzerie, motori, parti elettroniche e sedili.
[33] Comprendono le fasi che vanno dalla trasformazione delle materie prime ai prodotti intermedi impiegati nel processo produttivo dei veicoli (semilavorati in metallo, parti in plastica e pneumatici), passando per le lavorazioni di base in ambito metallurgico, per i macchinari industriali, batterie e componenti elettroniche (microchip).

Interno – Internal

- L'altra metà del valore aggiunto di filiera è invece concentrata nelle fasi della **vendita** (24%) e del **trasporto** (20%), a cui si aggiungono i **servizi a minor intensità di conoscenza tecnica,** come quelli di noleggio e leasing (Figura 1).

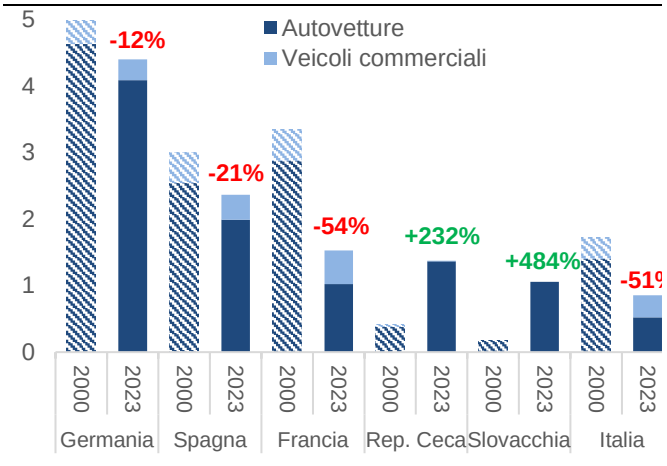
Fig. 1 – Ripartizione del valore aggiunto della filiera automotive italiana (%, 2022)



Fonte: elaborazione CDP su dati Istat (Censimento permanente delle imprese, 2023)

- L'Italia è il **sesto produttore europeo di veicoli a motore**. Nel 2023, a livello nazionale, sono state **prodotte 852 mila unità**, tra automobili (520 mila) e veicoli commerciali (332 mila)[34].
- Un dato più alto di quello del triennio precedente, caratterizzato da pandemia e interruzioni delle forniture, ma **in calo del 17% rispetto al 2018** quando le unità prodotte superavano il milione.
- Gli **altri grandi Paesi europei hanno** mantenuto **volumi più elevati nonostante gli anni di crisi**: la Francia produce 1,5 milioni di veicoli a motore (di cui oltre 1 milione di auto), la Spagna 2,4 milioni (2 milioni di auto) e la Germania ben 4,4 milioni (4,1 milioni di auto).
- Anche economie più piccole come **Repubblica Ceca e Slovacchia** - fortemente integrate nella filiera europea dell'auto grazie ai costi attrattivi della manodopera e alla vicinanza all'Europa occidentale - superano l'Italia con oltre un milione di unità prodotte (grafico 5).

Graf. 5 – Principali produttori UE di veicoli a motore, 2000 e 2023 (in milioni di unità)



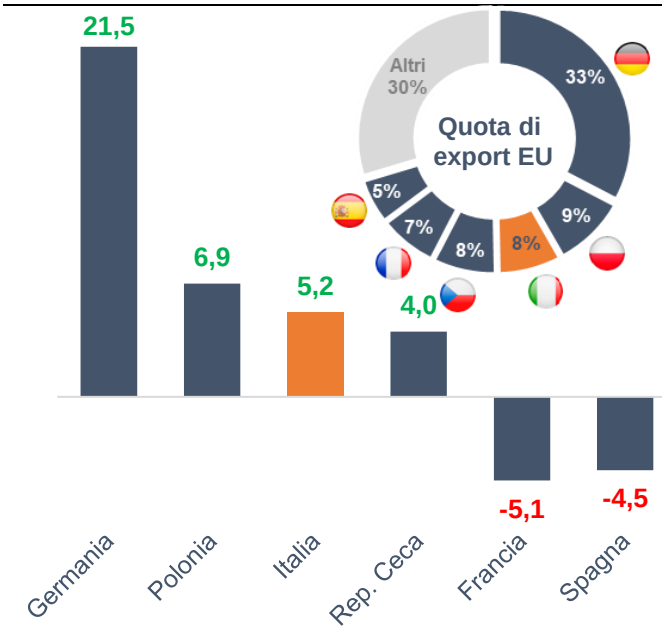
Fonte: elaborazione CDP su dati Oxford Economics, 2023

[34] Fonte dati: Oxford Economics.

Interno – Internal

- Il dato italiano va letto nell'ambito di un **trend trentennale di decrescita** che ha visto il Paese **perdere** gradualmente **terreno come hub produttivo** di veicoli a motore:
  - la produzione nazionale si è **dimezzata dal 2000,** quando gli impianti nazionali realizzavano 1,7 milioni veicoli, con un calo che, nel caso delle auto, è stato di quasi due terzi (da 1,4 milioni a 520 mila);
  - il numero di occupati si è **ridotto** del 17% (circa 35 mila in meno tra 2000 e 2021)[35].
- Tuttavia, a fronte di tale contrazione nei volumi, **l'Italia conserva un ruolo significativo** in termini di **valore aggiunto** generato dalla **produzione di veicoli**[36], piazzandosi in Europa al terzo posto dopo Francia e Germania, grazie anche alle eccellenze nel segmento delle auto di alta gamma e sportive.
- Inoltre, negli ultimi vent'anni, le imprese della **componentistica** specializzate nei diversi ambiti delle produzioni a monte dell'assemblaggio finale[37] hanno mostrato un'ottima capacità di adattamento e sono riuscite a sostenere la propria competitività **puntando su export e internazionalizzazione** per ovviare al calo dei volumi di produzione sul mercato interno.
- In tale ambito, l'Italia ha così costruito e consolidato una **leadership internazionale** con una **quota di quasi l'8% sul totale dell'export europeo** nel 2023 (al terzo posto dietro la Germania e Polonia e un surplus commerciale di circa 5 miliardi di euro)[38], nonostante il ridimensionamento della sua capacità di produzione di autoveicoli (grafico 6).

Graf. 6 – Saldo commerciale (mld €) e % export dei primi produttori UE di componenti, 2023



Fonte: elaborazione CDP su dati Eurostat, 2023

- Nel contesto di forte trasformazione dell'industria dell'auto, **tre debolezze** strutturali potrebbero **ostacolare il riposizionamento tecnologico e di mercato** della filiera italiana:
  - pur in presenza di realtà attive nei segmenti più emergenti (powertrain alternativi, nuove tecnologie), **il 40% delle oltre 2 mila imprese** del comparto **è specializzato** in prevalenza nella produzione di componenti per **motori a**

[35] Fonte dati: Istat, Conti economici nazionali.
[36] Nonostante sia il secondo Paese per produzione di veicoli in Europa, la Spagna segue Francia e Italia in termini di valore aggiunto generato dal comparto. Questo risultato è il frutto di un preciso disegno di politica industriale che a partire dagli anni '80 ha visto l'industria automobilistica spagnola – oggi meno focalizzata nella ricerca, nello sviluppo del prodotto e nell'ingegneristica – spostarsi nel segmento dell'assemblaggio a più basso valore aggiunto – con una serie di misure volte ad attirare fabbriche di produttori esteri come Volkswagen, Ford e Stellantis.
[37] Tra gli ambiti produttivi più rappresentativi si segnalano: design e servizi ingegneristici, moduli e sistemi, componenti di illuminazione e segnalazione, componenti elettrici ed elettronici, carrozzerie e parti dell'abitacolo, motore e trasmissione, organi di sterzo, sospensione e frenatura. Le principali eccellenze tecnologiche della filiera riguardano i sistemi di alimentazione a metano e GPL, i sistemi di propulsione, le tecnologie di guida connessa e autonoma e i servizi ingegneristici e di design delle auto. Fonte: ANFIA, Osservatorio sulla componentistica, 2023.
[38] Fonte dati: Eurostat, 2023.

Interno – Internal

combustione interna[39];

- i fornitori italiani sono **mediamente piccoli** (impiegano 46 addetti a fronte degli oltre 100 delle imprese ceche, polacche e tedesche)[40], scontando pertanto una maggiore **difficoltà nel mettere in campo gli ingenti investimenti necessari** all'innovazione di prodotto, alla riconversione industriale, all'adeguamento agli standard delle piattaforme modulari dei costruttori[41];
- infine, il sistema automotive italiano è **esposto alle scelte di pochi, ma importanti player**. Infatti, nonostante la crescente diversificazione del portafoglio clienti e dei mercati di sbocco, la filiera resta **fortemente dipendente**:
  a. dalle **commesse di Stellantis**, unico costruttore operativo in Italia[42], verso il quale **un terzo dei fornitori realizza oltre il 50% del fatturato**[43];
  b. dalle **vendite a costruttori tedeschi** e, in misura minore, francesi (22% e 12% nel 2023)[44], in un contesto in cui la produzione di auto in Germania e Francia è in contrazione[45].

- A tali fragilità strutturali si affianca la tendenza, da parte di numerose case automobilistiche, **di controllare direttamente la produzione di componenti e servizi a maggior valore aggiunto** (es., batterie, semiconduttori, software), spesso creando joint-venture con i principali player internazionali in tali mercati[46].
- L'internalizzazione di queste fasi della filiera da parte dei costruttori **potrebbe precludere ai componentisti italiani l'ingresso negli ambiti tecnologici più emergenti e attrattivi.**

4. Quali opzioni di policy?

- Nonostante le criticità evidenziate, l'industria dell'auto rappresenta **uno dei pilastri dell'economia italiana** e ha consolidato una **leadership internazionale** in diversi ambiti della produzione di componentistica.
- **Per non perdere tale centralità**, in un contesto di forte trasformazione della filiera a livello globale, è necessario un mix di **interventi che accompagni le imprese italiane nel** percorso di **riposizionamento** tecnologico e di mercato.
- Innanzitutto, occorre **favorire l'aumento dei volumi produttivi di auto**, tramite un maggior coinvolgimento del principale costruttore presente sul territorio nazionale e l'**attrazione di investimenti** da parte di altri produttori, verificandone il potenziale impatto positivo su occupazione e innovazione (es., con garanzie di attivazione dell'indotto e di attività di R&S su motorizzazione elettrica e nuove tecnologie).
- In secondo luogo, è fondamentale sostenere le **attività di R&S** e di **innovazione industriale**

[39] L'11,9% delle imprese è attivo nell'elettrificazione, il 6,8% nei sistemi di alimentazione a GPL e a metano e il 4,5% in quelli a idrogeno. Le tecnologie in tema di connettività e guida autonoma e quelle legate ai servizi di mobilità, riguardano rispettivamente il 6,0% e il 3,4% delle imprese. Fonte dati: Anfia, Osservatorio sulla componentistica, 2023.
[40] Fonte dati: Eurostat, Structural Business Statistics, riferiti al 2022.
[41] La piattaforma è l'elemento tecnico intorno al quale viene sviluppato un veicolo: comprende le caratteristiche di massima di un modello e gli elementi meccanici che può contenere. Le piattaforme modulari sono matrici universali che consentono di rendere flessibile al massimo lo sviluppo dei modelli.
[42] Sono tuttavia presenti due produttori di auto di lusso e sportive, come Ferrari, che produce più di 13 mila e 500 unità e Lamborghini, dal 1998 parte del Gruppo Volkswagen, che nel 2023 per la prima volta ha superato i 10 mila esemplari prodotti. Infine, è operativo sul territorio nazionale DR Automobiles che assembla, a Isernia, vetture prodotte in Cina, impiegando 500 lavoratori. Nel segmento dei veicoli commerciali leggeri operano invece imprese come Iveco e Piaggio.
[43] Fonte dati: Anfia, Osservatorio sulla componentistica, 2022 e 2023.
[44] Fonte dati: Istat, Coeweb, 2023.
[45] Negli ultimi sette anni si è ridotta del 26% e 40%, rispettivamente. Fonte dati: Oxford Economics, 2017-2023.
[46] IEA, Global EV Outlook 2023, Chapter 8, Corporate Strategy.

Interno – Internal

delle imprese che operano e investono nella componentistica, nei servizi e nelle infrastrutture legate a **elettrificazione** e **digitalizzazione**, anche attraverso lo sviluppo di **nuove piattaforme** e **poli tecnologici** in Italia.

- È poi importante accompagnare la **diversificazione** dei fornitori lungo due direttrici:
  - **nuovi settori**, soprattutto quelli che insistono su **ambiti industriali caratterizzati da forti contiguità con l'automotive** (aeronautica, aerospazio, ferrotranviario, macchine agricole, dispositivi medici). Le imprese che già operano in misura ampia in altri settori (con un fatturato realizzato nell'automotive fino al 25% del totale) mostrano migliori andamenti dei ricavi[47];
  - **nuove geografie extra-UE,** dove il phase-out dei veicoli endotermici sarà più graduale (es., Stati Uniti) o dove non è ancora al centro dell'agenda politica (es., Turchia, Nord Africa). Le imprese italiane che vantano eccellenze produttive legate al comparto dei motori endotermici potranno così continuare a spendere queste loro competenze, **assicurandosi**, al contempo, **risorse da investire in nuove tecnologie e nei sistemi di alimentazione alternativi**.
- Il supporto alla **crescita dimensionale** delle imprese della filiera sarà fondamentale per sostenerne la competitività e l'acquisizione di nuove competenze tecnico-produttive. Particolarmente rilevanti saranno le **alleanze strategiche** e le **operazioni di aggregazione** mirate alla **creazione e al consolidamento di attori in grado di interfacciarsi direttamente con i costruttori**, integrando tra loro sub-sistemi per l'automotive (cd. fornitori tier 1), per fare da traino alla riconversione delle realtà più piccole, promuovendo investimenti in innovazione, l'ingresso in nuovi mercati e la formazione di profili professionali qualificati.
- A proposito di capitale umano, è necessario promuovere **nuovi piani di formazione** coerenti con le rinnovate esigenze della filiera e sempre più orientati a sviluppare competenze digitali (a partire dall'analisi dei dati, legate alla sensoristica e alla telediagnostica) e meccatroniche.

[47] Anfia, Osservatorio sulla componentistica, 2023.

Interno – Internal

Il presente documento è distribuito da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.

I dati citati nel presente documento sono sia pubblici, sia disponibili tramite i principali data provider e le informazioni ivi contenute sono state ricavate da fonti ritenute affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita.

La presente pubblicazione viene fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario o un servizio di consulenza, una futura strategia di business o commerciale di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. La presente pubblicazione non costituisce una raccomandazione di investimento come definita ai sensi del Regolamento UE 596/2014 in materia di abusi di mercato.

La Direzione Strategie Settoriali e Impatto di CDP elabora – in maniera autonoma e indipendente dalle altre Direzioni di CDP e dal resto del Gruppo – prodotti editoriali per la diffusione esterna finalizzati ad assicurare a CDP e al Gruppo un ruolo centrale nel dibattito sui temi di rilevanza strategica per il Sistema Paese.

Per questo, i contenuti del documento riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. Né Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. né i suoi amministratori e dipendenti devono essere ritenuti responsabili per eventuali danni diretti o indiretti, derivanti anche da imprecisioni e/o errori, che possano derivare a terzi dall'uso dei dati contenuti nel presente documento. In considerazione delle attività che Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. è statutariamente deputata a svolgere, tra le quali finanziare gli investimenti del settore pubblico, la stessa potrebbe prestare attività tipicamente bancarie, tra le quali l'erogazione del credito ai soggetti menzionati nel presente documento. Inoltre, sempre nell'ambito delle attività che statutariamente è deputata a svolgere, Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. può detenere partecipazioni, anche di controllo, nel capitale sociale dei soggetti menzionati nel presente documento e, conseguentemente, può aver designato propri dipendenti e/o amministratori negli organi sociali dei soggetti menzionati o in altre società appartenenti al gruppo di riferimento degli stessi.

Il presente documento non potrà essere riprodotto, ridistribuito, direttamente o indirettamente, a terzi o pubblicato, in tutto o in parte, per qualsiasi motivo, senza il preventivo consenso espresso di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.

Interno – Internal