

# La filiera della mobilità elettrica “Made in Italy”

---

IMPRESE, TERRITORI E TECNOLOGIE DELLA E-MOBILITY

## Executive Summary

*Studio realizzato in collaborazione con*

**MOTUS** 

---

Il futuro, oggi



The European House  
**Ambrosetti**

*Rapporto realizzato da The European House – Ambrosetti per conto di MOTUS-E.*

*I contenuti del presente rapporto sono di esclusiva responsabilità di The European House - Ambrosetti.*

*© 2019 The European House - Ambrosetti S.p.A. TUTTI I DIRITTI RISERVATI. Questo documento è stato ideato e realizzato da The European House - Ambrosetti S.p.A per i clienti destinatari, ed il suo utilizzo non può essere disgiunto dalla presentazione e/o dai commenti che l'hanno accompagnato. E' vietato qualsiasi utilizzo di tutto o parte del documento in assenza di preventiva autorizzazione scritta di The European House - Ambrosetti S.p.A.*

## OBIETTIVI E METODOLOGIA DI LAVORO DELLO STUDIO

Le politiche per il trasporto hanno ottenuto una centralità prioritaria nelle Agende nazionali e internazionali, nel riconoscimento dell'urgenza di accelerare la transizione verso modelli di mobilità che garantiscano la sostenibilità ambientale, l'efficienza dei sistemi e l'economicità per gli utilizzatori finali, oltre a realizzare i più ampi processi di modernizzazione e sviluppo tecnologico del settore.

La transizione verso una **mobilità sostenibile e decarbonizzata** – con la progressiva sostituzione dei veicoli tradizionali alimentati con carburanti derivati da combustibili fossili – ha registrato negli ultimi anni una accelerazione significativa, grazie anche alla spinta dell'evoluzione tecnologica legata, *in primis*, alla **mobilità elettrica**.

Molto più che in passato, oggi il settore del trasporto esprime le potenzialità per una trasformazione epocale, non solo contribuendo ad una riduzione significativa delle emissioni di gas a effetto serra, ma anche beneficiando delle opportunità offerte dal progresso tecnico e industriale. Queste ultime devono però essere accompagnate da una chiara visione strategica a livello-Paese sugli indirizzi di sviluppo e da coerenti scelte di investimento infrastrutturale e di organizzazione delle *policy* a sostegno della domanda dei nuovi veicoli, della creazione del mercato e dell'abilitazione di nuovi modelli industriali e filiere di prodotto e servizio.

In tale contesto, l'Italia – con uno dei tassi di motorizzazione tra i più elevati in Europa ed elevati costi sociali del trasporto – può cogliere **importanti opportunità di sviluppo** in questo settore: può basarsi sulla specializzazione e sulle competenze di riferimento nelle molteplici filiere produttive direttamente e indirettamente collegate all'industria *automotive* e beneficiare dei piani di investimento previsti nella mobilità sostenibile e dallo sviluppo del mercato, stimolando così crescita e competitività, anche per l'espansione internazionale delle imprese legate alla *e-Mobility*.

Alla luce di queste premesse, The European House - Ambrosetti, in collaborazione con MOTUS-E, ha voluto **approfondire la composizione e dimensionare le caratteristiche della filiera italiana dei prodotti e dei servizi legati alla mobilità elettrica**.

Nel dettaglio, lo studio si è posto l'obiettivo di:

- Comprendere la **ripartizione relativa** e le **performance economiche** delle aziende della filiera della *e-Mobility* in Italia nel periodo 2013-2017.
- Mettere a punto un'**attività analitica** finalizzata a fotografare la composizione della filiera (anche facendo leva e mettendo a valore la conoscenza sviluppata da The European House - Ambrosetti nel corso di studi precedenti) e, in particolare:
  - ricostruire la filiera della mobilità elettrica in Italia attraverso i bilanci disponibili sulla banca dati AIDA – Bureau van Dijk ed effettuare un confronto con i macro-aggregati economici censiti da Istat;
  - misurare il **valore attuale e la performance di sviluppo** della filiera della *e-Mobility* in Italia nel quinquennio 2013-2017;
  - individuare i principali *player* della filiera e analizzare la distribuzione dei *cluster* industriali e di servizi a **livello territoriale**.

- Produrre una **base di conoscenza innovativa** che fornisca informazioni e scenari relativamente alla composizione della filiera della *e-Mobility* nel nostro Paese.

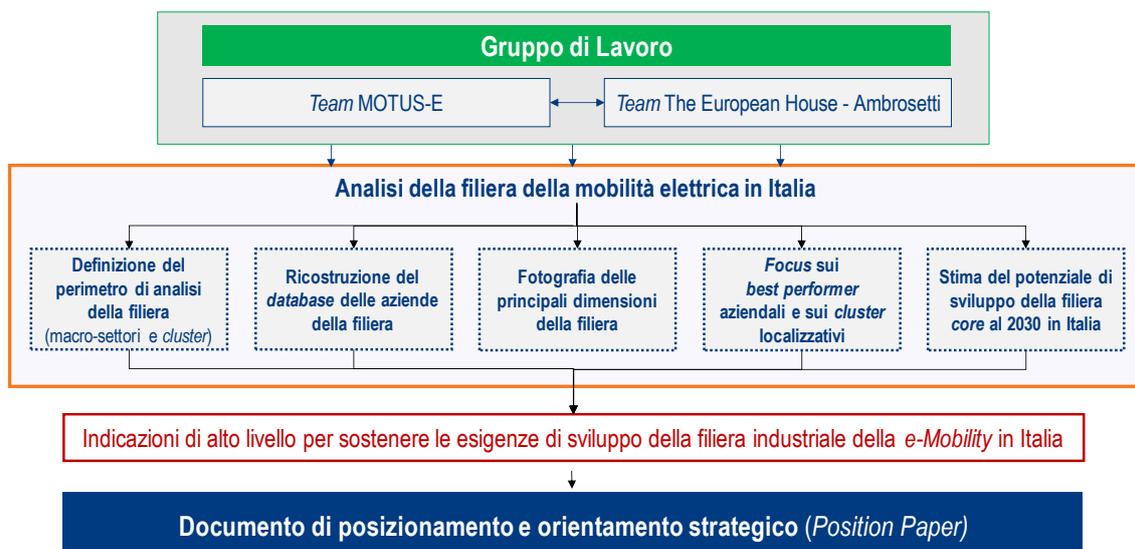


Figura 1. Struttura e attività del lavoro per lo studio. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

La ricostruzione e l’analisi delle caratteristiche e della *performance* delle imprese della *e-Mobility* in Italia si sono sviluppate secondo un processo analitico che si è articolato in quattro macro-attività tra loro strettamente correlate:

1. La **definizione del perimetro di analisi**, che ha permesso di identificare i macro-settori (a loro volta suddivisi in più sotto-*cluster*) che compongono la filiera della mobilità elettrica. La filiera è stata scomposta in due livelli:
  - la **filiera “core” della e-Mobility**, formata dalle imprese che già operano nel settore della mobilità elettrica (prodotti, servizi, tecnologie, infrastrutture) come attività di *business* prioritaria o stanno effettuando investimenti specifici per espandersi e crescere in questo comparto;
  - la **filiera “non core” della e-Mobility** che include imprese del settore *automotive*, dei servizi e delle infrastrutture ad esso collegate che ad oggi non operano – o operano ancora in via marginale – nel settore della mobilità elettrica, ma che, in considerazione del tipo di produzioni e servizi offerti, potrebbero essere attive nel comparto, secondo processi di **espansione, adeguamento, evoluzione o riconversione** della propria offerta.
2. La **ricostruzione del database delle aziende della filiera**: attraverso l’analisi delle attività svolte, le imprese (e i relativi dati da bilancio) sono state allocate ai settori di appartenenza della filiera al fine di creare un *database* a livello nazionale e territoriale.
3. L’analisi della **“fotografia” delle principali dimensioni della filiera**: dopo aver calcolato e applicato ad ogni macro settore specifici coefficienti per identificare le quote di competenza del fatturato annuale di diretta pertinenza della *e-Mobility* (sulla base delle dichiarazioni contenute nei documenti societari ufficiali oppure

utilizzando opportune *proxy* dell'andamento del mercato della mobilità elettrica – come le quote delle immatricolazioni e consistenza del parco di veicoli elettrici e ibridi *plug-in* in Italia), sono stati dimensionati i principali indicatori utili a misurare le *performance* economiche della filiera *core* e totale nel periodo considerato.

4. La realizzazione di specifici **focus sui settori della filiera (aree geografiche e best performer aziendali)**: le analisi sulla filiera sono state disaggregate per ogni *cluster* per indagarne le dinamiche a livello territoriale (macro-aree e Regioni) e identificare le realtà che hanno ottenuto *performance* migliori rispetto ai *competitor* dei rispettivi *cluster* nel quinquennio in esame.



Figura 2. La metodologia di lavoro adottata per l'analisi della filiera della mobilità elettrica in Italia. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

La fotografia ad oggi, da monte a valle, di questo settore è stata integrata dalla **stima del potenziale di crescita** della filiera della *e-Mobility* in Italia su un orizzonte di lungo termine (2030), tenendo conto dei volumi attuali e degli scenari attesi di penetrazione dei veicoli elettrici nel mercato nazionale. Infatti, la crescita attesa del numero di veicoli elettrici e ibridi immessi sul mercato aprirà una importante finestra di opportunità per le imprese della filiera, che potranno incrementare la quota di produzione e fornitura di prodotti per la propulsione elettrica (per il mercato domestico ed estero) o riconvertirsi verso le nuove tecnologie elettriche e/o ibride.

Le indicazioni emerse dall'analisi svolta hanno infine permesso di delineare alcune **linee d'indirizzo per i decision maker** necessarie a sostenere le esigenze di sviluppo e l'evoluzione futura delle aziende della filiera della mobilità elettrica "*Made in Italy*".

## I 10 MESSAGGI-CHIAVE DELLO STUDIO

### 1. La filiera della mobilità elettrica in Italia integra le diverse attività del settore da monte a valle, connotandosi per un elevato valore strategico per il sistema-Paese e creando nuove opportunità di collaborazione tra gli attori della filiera.

- Il **ruolo strategico** della filiera della *e-Mobility* per l'Italia in termini di valore generato, occupazione e *know-how* è anche testimoniato dalla crescita registrata dalle immatricolazioni di veicoli elettrici e ibridi *plug-in* che hanno superato le **9mila unità** nel 2018, **più del doppio** rispetto all'anno precedente.

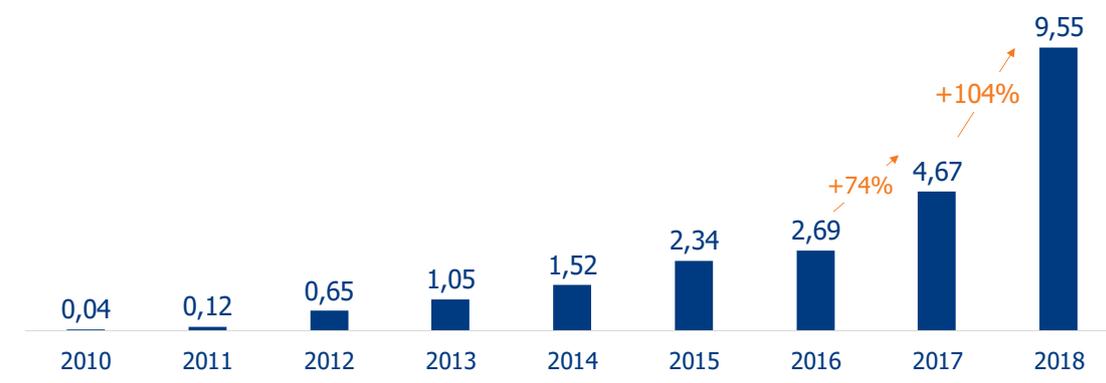


Figura 3. Immatricolazioni di autoveicoli elettrici (BEV) e ibridi *plug-in* (PHEV) in Italia (totale in '000), 2010-2017. Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati EAFO, ANFIA e ACI, 2019

- La filiera riunisce lungo la catena di produzione e utilizzo operatori di diversi comparti e genera **nuove opportunità di collaborazione** tra aziende appartenenti a più settori e *cluster*, diverse dai rapporti tipici nell'industria *automotive* a combustione interna:
  - **manifattura**: produttori e assemblatori di veicoli elettrici e ibridi e della relativa componentistica; nell'ipotesi di un potenziale e graduale *switch* sono coinvolti anche i produttori e assemblatori di veicoli a motore termico;
  - **distribuzione e vendita**: comprende anche i rivenditori di veicoli a motore termico (nell'ipotesi di un potenziale e graduale *switch* da motore termico a elettrico);
  - **manutenzione e servizi post-vendita**: include le attività di manutenzione e i servizi di noleggio/*sharing* di mezzi a due e quattro ruote (compresi quelli a motore elettrico in ambito urbano);
  - **riciclo e "seconda vita"**: include gli operatori nel settore del riciclo/riuso di materiali e componenti *standard* ed elettrici del veicolo (compresa l'eventuale rigenerazione della batteria per usi stazionari domestici/industriali);

- **rete infrastrutturale di ricarica:** ricomprende i produttori ed installatori di componentistica per l'infrastruttura di ricarica (colonnine elettriche pubbliche e *wall-box*).

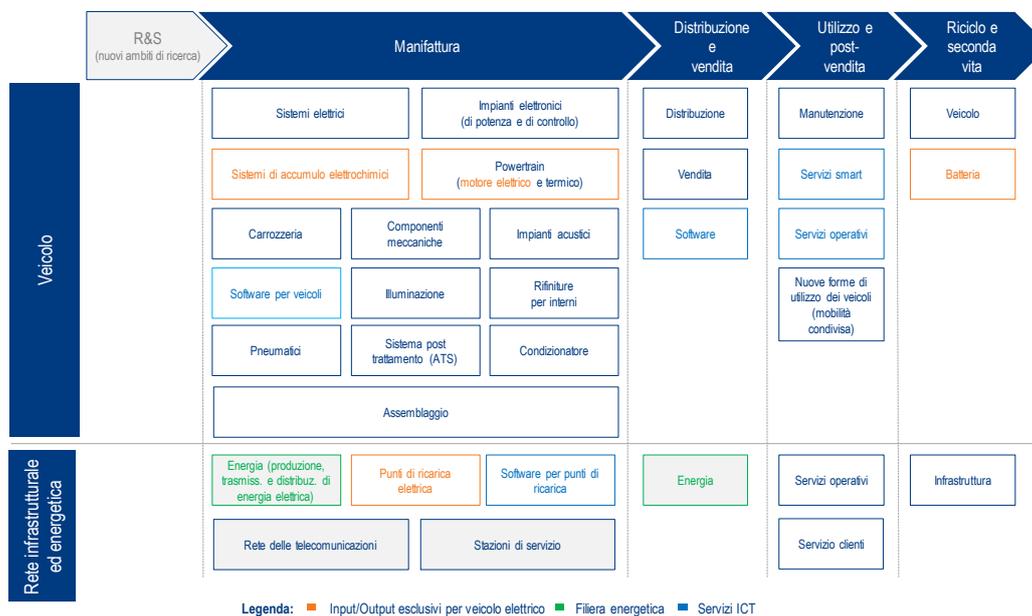


Figura 4. La composizione della filiera della *e-Mobility*: una visione d'insieme. Nota: sono indicate in grigio le attività escluse dal perimetro di analisi considerato nel presente studio. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

## 2. La filiera core della *e-Mobility* conta sulla presenza di *champion* nazionali di grandi dimensioni e di un fitto tessuto di PMI.

- **Oltre un terzo** della filiera *core* della mobilità elettrica in Italia è costituito da imprese di grandi dimensioni con un fatturato totale che supera i 100 milioni di Euro nel 2017. Questi “*champion*” nazionali possono agire da “**capofila**” sui mercati internazionali e guidare le dinamiche di sviluppo dell’*industry*. Allo stesso tempo, la filiera poggia su una rete di **piccole e medie imprese ben distribuite e radicate sul territorio nazionale**: si tratta infatti di realtà con ricavi inferiori ai 50 milioni di Euro, ma che rappresentano più del 50% delle imprese della filiera.
- Il settore è connotato da un **forte dinamismo**, in quanto più di 2 aziende su 5 hanno meno di 20 anni di vita (la quota di aziende con meno di 10 anni ammonta al 22% del totale). Negli ultimi anni sono inoltre nate numerose **start-up e PMI** legate alla mobilità elettrica e focalizzate su **beni e servizi ad alto valore aggiunto e tasso di innovazione**, tra cui: produzione di veicoli elettrici a due ruote, servizi di *car sharing*, sistemi di geolocalizzazione, soluzioni per la digitalizzazione e la connessione dei veicoli, sistemi di ricarica elettrica e di qualificazione elettrica. La crescita e il consolidamento di imprese innovative e la loro collaborazione con i principali operatori italiani del settore rappresenteranno una importante leva per competere non solo con i maggiori *player* delle economie occidentali (USA ed Europa), ma soprattutto con quelli dei mercati emergenti (asiatici, *in primis*).

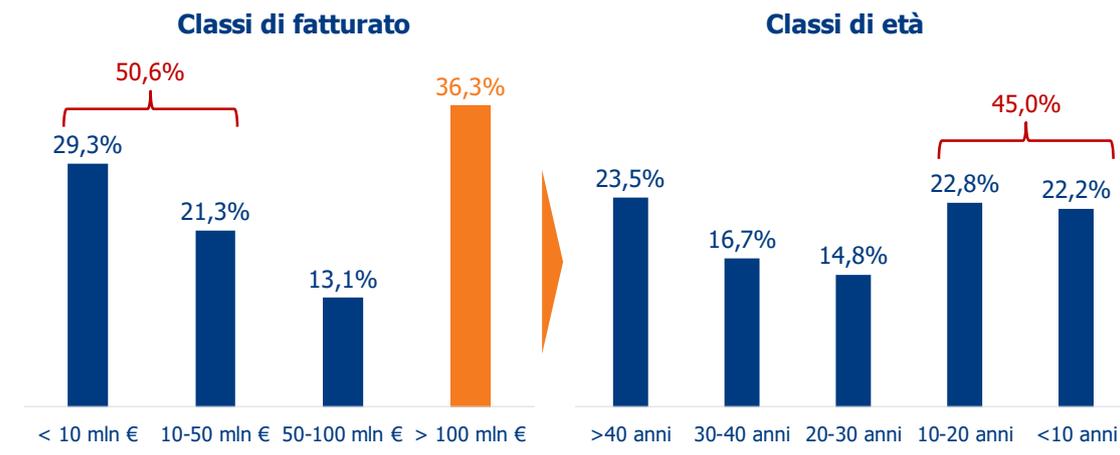


Figura 5. Ripartizione per classe di fatturato (%), grafico di sinistra) e per classi di età (%), grafico di destra) delle imprese della filiera core della e-Mobility in Italia, 2017. Nota: le classi di fatturato totale comprendono anche i ricavi da business non legati al solo segmento della mobilità elettrica. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

**3. A partire dalle oltre 160 realtà già presenti nel settore, possono essere coinvolte nella transizione verso la e-Mobility più di 10mila imprese attive in settori ad essa collegabili attraverso un processo di riconversione/focalizzazione dell’attuale modello di business.**

- I diversi settori che compongono, da monte a valle, la filiera totale della mobilità elettrica in Italia coinvolgono più di 10mila imprese distribuite sul territorio nazionale. È importante il peso del **segmento manifatturiero (30%** delle imprese), a fronte di una significativa presenza degli operatori anche nel settore della vendita (41%).
- In termini di ricavi legati alla e-Mobility, è la manifattura a generare oltre la metà del fatturato della filiera totale nel 2017 (**53%** del totale), seguita dalle attività di vendita (23%) e dalla rete infrastrutturale (19%).

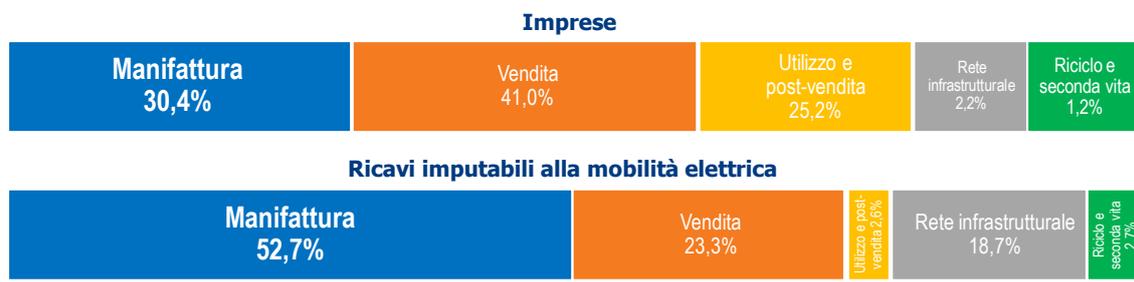
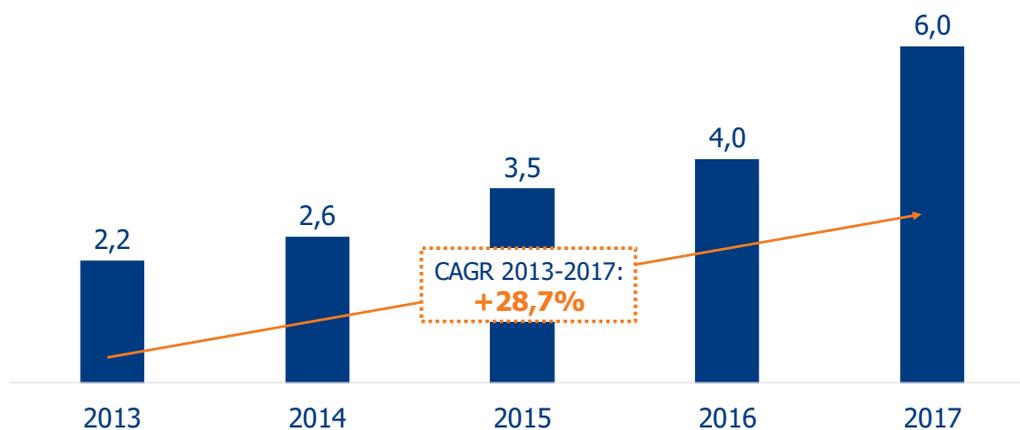


Figura 6. Ripartizione per macro-settore del numero di imprese e dei ricavi imputabili alla e-Mobility in Italia (%), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

- L’offerta di beni e servizi specifici per la *e-Mobility* offre la possibilità a numerose imprese non solo di orientare la propria attività prevalentemente o esclusivamente sulla soddisfazione delle esigenze legate ai nuovi paradigmi associati alla mobilità alternativa, ma anche di ridefinire *ex novo* il proprio modello di *business* (spesso focalizzato sulla produzione di componentistica per veicoli a propulsione convenzionale o in altri settori dell’automazione industriale).

#### 4. L’intera filiera della mobilità elettrica in Italia vale oggi circa 6 miliardi di Euro.

- Il comparto delle aziende della filiera attive nella *e-Mobility* “*Made in Italy*” ha registrato un **costante trend di crescita** nel quinquennio considerato, affermandosi come un *asset* strategico per rafforzare la competitività e la capacità innovativa delle produzioni industriali del sistema-Paese.
- A partire da un fatturato di 2,2 miliardi di Euro nel 2013, la filiera dei prodotti e servizi per la mobilità elettrica in Italia ha generato ricavi complessivi per circa 6 miliardi di Euro nel 2017, crescendo ad un tasso medio annuo composto pari a **+28,7%**. Di tale valore, circa 5,4 miliardi di Euro derivano dall’attività delle aziende della filiera “*core*”, che hanno conosciuto una crescita del +27,4% medio anno nel quinquennio in esame.
- A confronto con altri settori-chiave della produzione manifatturiera italiana, le aziende della filiera della *e-Mobility* confermano la propria dinamicità e rilevanza per l’economia nazionale: il tasso medio annuo composto di crescita nel periodo 2013-2017, tanto nel settore complessivo quanto nel solo segmento “*core*” della *e-Mobility*, supera ampiamente quelli dell’*Automotive* (+10,9%), dell’*Arredo* (+3,7%) e dell’*Automazione* (+1,7%).



**Figura 7.** Andamento del fatturato della filiera totale della *e-Mobility* riparametrata per la quota di diretta pertinenza della mobilità elettrica (miliardi di Euro e tasso annuo di crescita composto - CAGR), 2013-2017. *Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019*

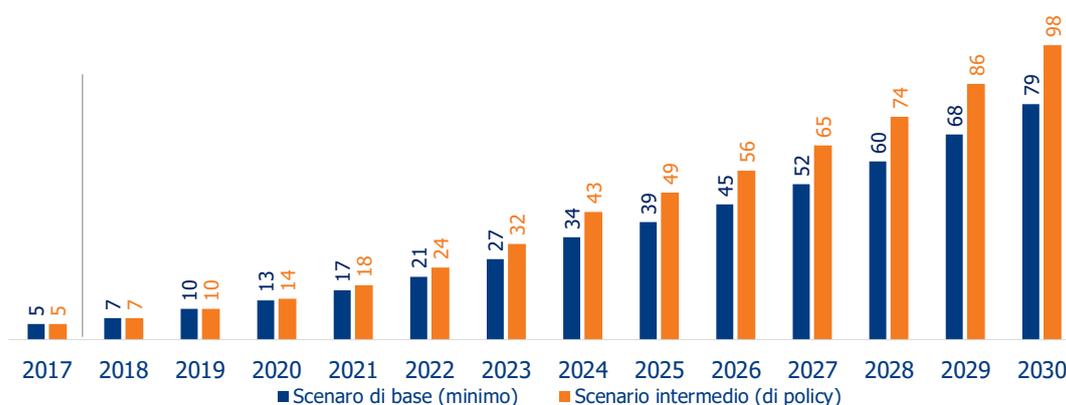
**5. Considerando la curva di penetrazione degli autoveicoli elettrici BEV e PHEV sul parco circolante nazionale secondo quanto previsto dai documenti di *policy* nazionale, il fatturato della filiera core della mobilità elettrica “Made in Italy” potrebbe raggiungere i 98 miliardi di Euro al 2030.**

- L’andamento delle immatricolazioni di veicoli BEV e PHEV registrato negli ultimi anni in Italia sembra suggerire, anche nel nostro Paese, una tendenza di continua crescita del numero di veicoli a propulsione elettrica. Non a caso i documenti di *policy* nazionale in materia di decarbonizzazione dei trasporti – la Strategia Energetica Nazionale (SEN) del 2017 e il Piano Nazionale Integrato Energia e Clima, attualmente in fase di finalizzazione – hanno fissato precisi obiettivi al 2030 in termini di penetrazione dei veicoli elettrici e ibridi *plug-in* sul parco circolante nazionale.
- Dopo aver analizzato le dimensioni attuali e l’evoluzione della filiera della mobilità elettrica e dei suoi comparti dal 2013 al 2017, se ne è quindi stimato il **potenziale di crescita** sulla base dei volumi attuali e degli scenari di penetrazione degli autoveicoli elettrici nel mercato nazionale al 2030.
- The European House - Ambrosetti ha stimato la curva di penetrazione degli autoveicoli elettrici BEV e PHEV sul parco circolante nazionale necessaria per raggiungere il numero di veicoli elettrici previsti. L’analisi si basa su tre possibili scenari: uno “scenario base” (impostato sulle previsioni di ANFIA che ipotizza una quota del 19% di autoveicoli elettrici sul totale delle vendite al 2030), uno “scenario intermedio” (basato sullo scenario delineato dalla SEN del 2017) e uno “scenario accelerato” (basato sulle dichiarazioni dei *business leader* intervistati da The European House - Ambrosetti). Gli scenari della *e-Mobility* elaborati da The European House - Ambrosetti due anni fa hanno dimostrato di essere in linea con l’andamento del mercato nazionale.



**Figura 8.** Autoveicoli elettrici e *market share* in Italia (BEV - Battery Electric Vehicle e PHEV - Plug-in Hybrid Electric Vehicle; '000 e %), 2005-2018. (\*) Stima di ANFIA; (\*\*) Stime di The European House – Ambrosetti dallo studio “*e-Mobility Revolution*” del 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IEA ed EAFO, 2019

- Le imprese dei comparti “attivabili” dalla mobilità elettrica potranno percorrere due strade per sfruttare la finestra di opportunità che si presenterà per il settore industriale e dei servizi in Italia:
  - **spostamento della produzione e fornitura di prodotti** (per il mercato domestico e/o estero) **dalla propulsione convenzionale a quella elettrica**, nel caso di beni che continueranno ad essere installati sui veicoli elettrici (come componentistica tradizionale, pneumatici, cristalli e alzacristalli, sospensioni, volante, ecc.), salvaguardando così una quota significativa dei livelli occupazionali dell’attuale sistema industriale;
  - **riconversione verso le nuove tecnologie elettriche e/o ibride** da parte dei produttori di componenti destinati ad uscire dal mercato per effetto della completa decarbonizzazione del parco auto (come iniettori, sistemi ATS, serbatoi, motori termici, ecc.), sfruttando la crescita attesa dei volumi di veicoli elettrici e ibridi immessi sul mercato.
- Attraverso la curva di penetrazione dei veicoli elettrici ipotizzata al 2030 ed un dimensionamento della quota di fatturato che le imprese potrebbero riconvertire verso la mobilità elettrica in funzione delle richieste del mercato (o rafforzare la componente già destinata a tale mercato), il fatturato complessivo della filiera *core* della mobilità elettrica “*Made in Italy*” potrebbe arrivare **fino a 98 miliardi di Euro nel 2030 nel caso dello “scenario intermedio” di policy** (o a 79 miliardi di Euro nel caso dello “scenario base”, più conservativo).

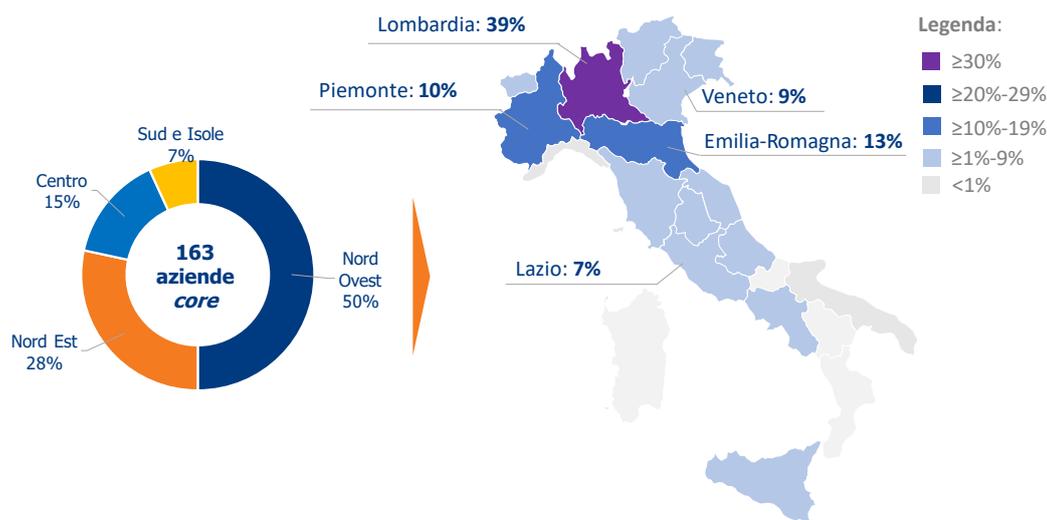


**Figura 9.** Stima dell’andamento del fatturato della filiera *core* della *e-Mobility* in Italia: confronto tra scenario base e scenario intermedio (miliardi di Euro), 2017-2030<sup>e</sup>. Fonte: *elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019*

- Si deve inoltre considerare che la crescita dei ricavi associati alle imprese della filiera *core* (nei vari settori da monte a valle) potrebbe essere ancora più significativa, in quanto ad oggi non è possibile stimare il tasso di **riconversione del modello di business** e di **spostamento delle forniture sulla filiera elettrica** da parte delle imprese coinvolte.

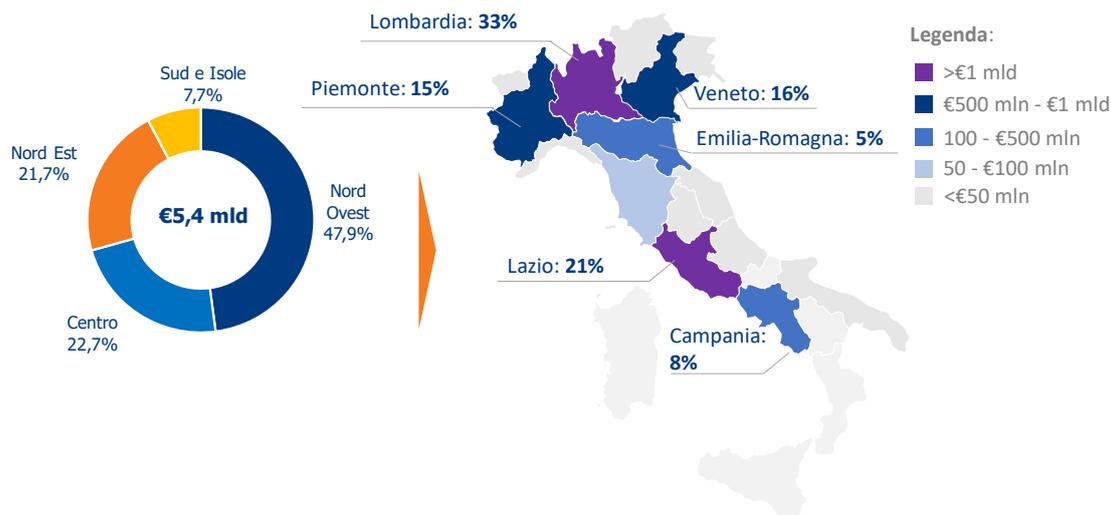
## 6. Circa la metà delle imprese e del fatturato della filiera *core* della mobilità elettrica si concentra nel Nord Ovest, ma cresce gradualmente il peso del Centro-Sud Italia.

- La concentrazione del *network* degli operatori della *e-Mobility* nel Nord Ovest è trainata dalla **Lombardia** che, da sola, ospita quasi il 40% delle imprese della filiera *core* e genera il 33% del suo fatturato. La restante parte delle imprese si distribuisce sul territorio nazionale, con un peso più significativo per Emilia-Romagna (13% del totale nazionale), Piemonte (10%), Veneto (9%) e Lazio (7%).



**Figura 10.** Distribuzione geografica del numero delle imprese della filiera *core* della *e-Mobility* in Italia (% su totale nazionale), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

- Dal punto di vista della generazione di valore a livello territoriale, la filiera *core* appare **polarizzata** tra alcune Regioni che vantano quote di fatturato elevate (oltre alla Lombardia, anche Lazio, Veneto e Piemonte) ed altre con valori molto contenuti, in particolare nel Mezzogiorno (ad esclusione della Campania, che conta per l'8% dei ricavi nazionali). Anche allargando l'analisi alla filiera totale formata da quasi 11mila imprese, si conferma la *leadership* detenuta dal Nord Italia (47,8% del fatturato nazionale si concentra nel Nord Ovest e il 21,5% nel Nord Est).



**Figura 11.** Distribuzione geografica del fatturato della filiera core della e-Mobility in Italia (% su fatturato totale), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

- Un segnale incoraggiante è offerto dalla **graduale crescita**, nel periodo in esame, **del peso relativo di Centro Italia e Mezzogiorno**, entrambi con un'incidenza del fatturato a livello nazionale incrementata nel 2017 di 7 punti percentuali rispetto al 2013 (per il Centro Italia dal 15,6% al 22,7% e per il Mezzogiorno da un valore quasi nullo al 7,7% dei ricavi nazionali della filiera core nel 2017).

## 7. La componente manifatturiera della filiera della e-Mobility evidenzia una specializzazione produttiva sulle componenti a maggior valore aggiunto.

- Il comparto manifatturiero della filiera riveste un ruolo cruciale lungo la *value chain* della mobilità elettrica, coinvolgendo oltre 3.200 imprese (circa il **30%** della filiera totale) e generando **più della metà del fatturato** della filiera complessiva (con una crescita media annua dei ricavi pari al +24,5% nel quinquennio 2013-2017).
- In questo macro-settore si riscontra una specializzazione produttiva su **sistemi elettrici, carrozzerie e powertrain**, che costituiscono quasi l'80% del totale delle imprese della manifattura (8 aziende su 10). Una quota minoritaria di aziende è invece attiva nella produzione di componentistica convenzionale per l'industria *automotive* (pneumatici, interni, sistemi acustici e di illuminazione), pari a meno del 4% delle imprese del comparto.
- Con riferimento alla distribuzione del fatturato (3,2 miliardi di Euro nel 2017), **i due terzi dei ricavi** provengono dalla produzione delle componenti a maggior valore aggiunto nell'ambito della mobilità elettrica: **sistemi di accumulo, sistemi elettronici e powertrain**. La composizione attuale del segmento manifatturiero della e-Mobility in Italia conferma le importanti potenzialità di sviluppo di questa filiera per il sistema-Paese, in quanto può

contare sulla presenza di aziende specializzate in componentistica ad alto *know-how* e valore aggiunto, le cui produzioni possono essere destinate al mercato domestico e a quelli esteri.

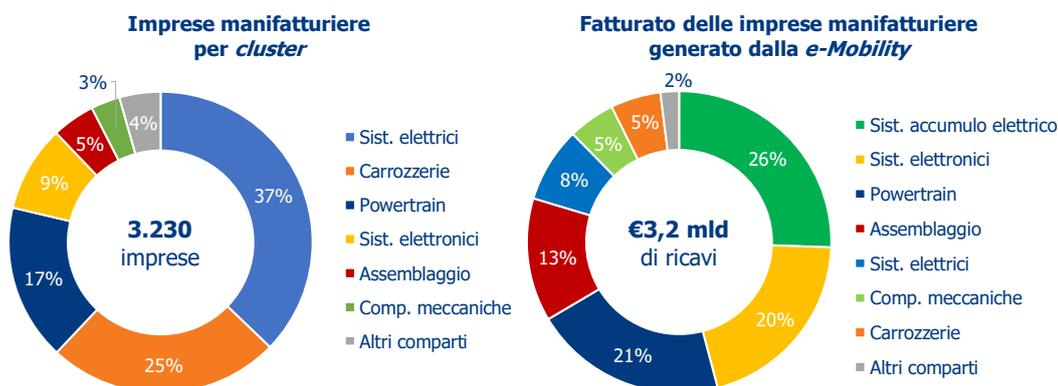


Figura 12. Ripartizione del numero delle imprese manifatturiere per cluster (% , grafico di sinistra) e delle aziende manifatturiere per cluster e fatturato generato dalla e-Mobility (% , grafico di destra), 2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

## 8. Nel quinquennio analizzato, tutte le diverse attività della filiera della mobilità elettrica in Italia hanno registrato un trend di crescita, in particolare nelle vendite e nei servizi di manutenzione e post-vendita.

- Tra i diversi macro-settori della filiera *core*, le **vendite** e le attività di **utilizzo e post-vendita** hanno conosciuto la maggior crescita rispetto al 2013, trainate dall’andamento delle immatricolazioni di veicoli elettrici nell’ultimo biennio e dall’affermazione di nuovi stili di vita e di consumo (si pensi ai **servizi di noleggio e di mobilità condivisa elettrica** a due e quattro ruote che ormai si sono affermati nei principali centri urbani italiani). Invece è ancora contenuto il tasso di sviluppo delle attività di riciclo e “seconda vita” dei sistemi di accumulo, influenzate dalla ridotta incidenza dei mezzi elettrici sul parco circolante nazionale e dal ciclo di vita utile delle batterie installate sui mezzi.

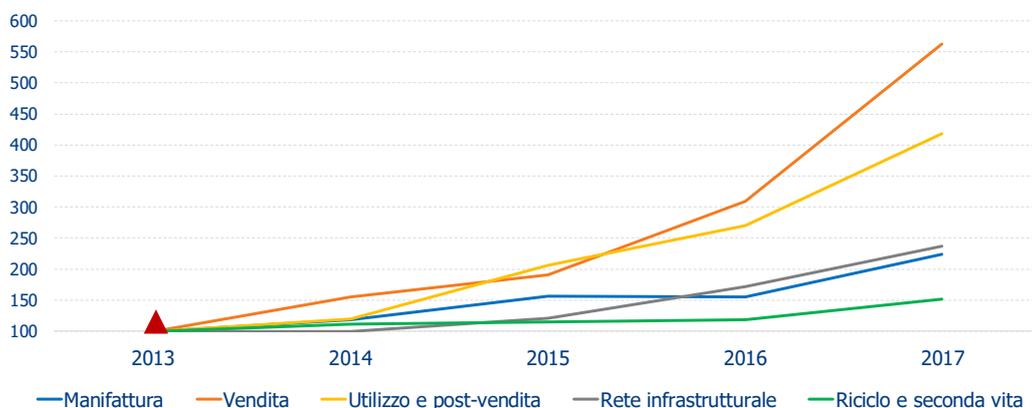


Figura 13. Andamento dei macro-settori della filiera *core* della e-Mobility in Italia per fatturato imputabile alla mobilità elettrica (numero indice, anno 2013 = base 100), 2013-2017. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su database costruito ad hoc e analisi dei bilanci da AIDA – Bureau van Dijk, 2019

- Se si allarga l’analisi alla **filiera totale** della mobilità elettrica, anche in questo caso si conferma lo sviluppo delle **attività a valle**, che hanno assistito ad una crescita nei 5 anni esaminati: distribuzione e vendita (CAGR del **+53%**), servizi di manutenzione e *post-vendita* (**+43%**), riciclo e seconda vita (+11%) e rete infrastrutturale di ricarica (+24%). In particolare:
  - Le aziende attive nelle vendite sono equamente ripartite sul territorio nazionale, ma più della metà del fatturato è generato nel Centro Italia (il Lazio rappresenta il 76% dei ricavi), anche per effetto delle scelte localizzative dei grandi marchi dell’*automotive*.
  - Nei servizi di manutenzione e *post-vendita* per la mobilità elettrica, Lazio, Toscana e Trentino Alto-Adige si spartiscono circa i due terzi dei ricavi.
  - Il comparto del riciclo e seconda vita è formato da un tessuto di PMI relativamente giovani (più della metà del campione ha meno di 20 anni), con una diffusione soprattutto nel Mezzogiorno (40% delle imprese) e oltre il 60% del fatturato generato nel Lazio.
  - Le attività legate alla rete infrastrutturale per la *e-Mobility* hanno registrato una crescita sostenuta dei ricavi a partire dall’ultimo biennio (a 1,1 miliardi di Euro nel 2017) e quasi la totalità del fatturato si localizza in tre Regioni (Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna).

## 9. Le aziende della filiera attive nella mobilità elettrica hanno dimostrato dinamicità e capacità di resilienza rispetto ai *peer* dei singoli settori, soprattutto in quelli strategici e a maggiore valore aggiunto.

- L’analisi condotta sul campione delle aziende della filiera italiana della *e-Mobility* conferma la dinamicità e la capacità di resilienza delle aziende *core* ad oggi già attive nel settore, in termini di *performance* di crescita dei ricavi e redditività nel periodo 2013-2017 superiore alla media registrata dalle aziende del singolo *cluster*.
- Questo si osserva soprattutto nei **settori strategici e a maggior valore aggiunto** per il rafforzamento e la crescita della filiera in Italia:
  - la **componente manifatturiera** (produzione di *powertrain*, sistemi di accumulo e componenti meccaniche);
  - la **rete infrastrutturale** (colonnine di ricarica elettrica e relativa componentistica), il cui sviluppo rappresenta una condizione abilitante per la diffusione degli autoveicoli elettrici su scala nazionale.

In questi ambiti le aziende *core* (alcune delle quali si connotano anche come “*Star*”, ovvero con tassi di crescita di ricavi e redditività nel breve e medio termine doppi rispetto al *cluster* di appartenenza) si posizionano **ai primi posti del ranking del fatturato tra le aziende “Leader”** con una *performance* superiore alla media del settore, a fianco di altri operatori che potranno acquisire in futuro un ruolo crescente all’interno della filiera della mobilità elettrica.

- Al crescere del tasso di penetrazione dei veicoli elettrici sul mercato domestico (ed europeo), all'interno dei diversi comparti produttivi della filiera della mobilità elettrica in Italia emergeranno **diversi profili di resilienza da parte delle aziende manifatturiere** che operano nel settore *automotive*, in quanto la crescente diffusione della mobilità elettrica determinerà una misura e un impatto maggiori per quante producono componenti esclusivamente destinati ai motori endotermici (veicoli ICE) rispetto alle aziende di componentistica i cui prodotti possono indifferentemente essere installati anche sulle vetture elettriche e/o ibride *plug-in* (BEV e PHEV).

## 10. Gli interventi a sostegno dello sviluppo della filiera della mobilità elettrica in Italia (attuale e potenziale) a livello-Paese dovrebbero focalizzarsi su 5 assi prioritari:

- I. **Crescita dimensionale** (la dimensione media di più della metà delle aziende della filiera *core* è inferiore ai 50 milioni di Euro), attraverso l'adozione di misure incentivanti per operazioni di fusione e acquisizione tra imprese manifatturiere e il sostegno al processo di crescita delle PMI.
- II. **Contaminazione di competenze**, sfruttando in chiave *cross-industry* i *Competence Center* lanciati dal Governo con Industria 4.0 e realizzando investimenti pubblici in ambiti-chiave ad elevato impatto competitivo.
- III. **Internazionalizzazione e inserimento nelle nuove catene del valore**, rafforzando la *leadership* dell'Italia nelle iniziative internazionali sulla *e-Mobility* e stanziando risorse nazionali per le imprese partecipanti ai progetti comuni di interesse europeo (IPCEI) in materia.
- IV. **Definizione di un “*framework-Paese*” integrato per la *e-Mobility*** a partire da armonizzazione regolatoria a livello territoriale, dispiegamento dell'infrastruttura di ricarica e schemi di incentivo per le tariffe elettriche.
- V. **R&S e formazione di competenze adeguate alla crescita della mobilità sostenibile** (ad es. creazione di un *Tech Transfer Lab* sulla mobilità sostenibile, ripotenziamento del meccanismo del credito di imposta in R&S e maggiore interazione tra sistema della formazione e industria).

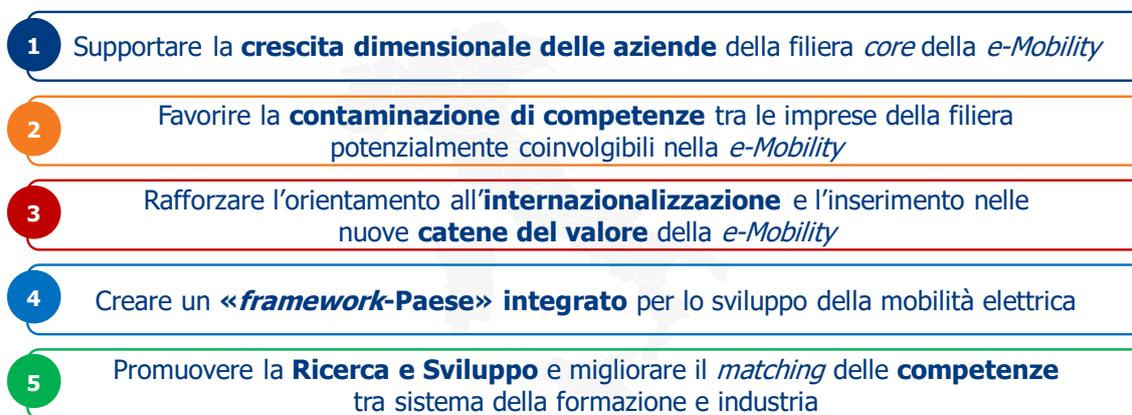


Figura 14. Le 5 aree di intervento prioritarie a supporto dell'evoluzione della filiera della mobilità elettrica in Italia.  
Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019