

**La ricerca Ambrosetti-Enel.** Il Paese può massimizzare le ricadute industriali dello sviluppo del comparto

# La mobilità elettrica «driver» in Italia per lo sviluppo del settore automotive

**Filomena Greco**

■ Oggi ancora una nicchia di mercato, che potrebbe diventare driver di sviluppo per l'automotive made in Italy e per il comparto servizi. Questo il filo rosso che attraversa lo studio curato da The European House-Ambrosetti, in collaborazione con Enel, e presentato durante il Forum in corso a Cernobbio da Maria Chiara Carrozza, advisor della ricerca, dall'ad di Enel Francesco Starace e dalla presidente Patrizia Grieco.

Il punto di partenza è chiaro: l'Ita-

## I NUMERI

La quota di fatturato generabile può valere fra i 24 e i 100 miliardi al 2025 e fra i 68 e i 303 al 2030 a seconda dei diversi scenari

lia, in forza delle sue competenze nella componentistica auto, potrebbe massimizzare le ricadute industriali derivanti dallo sviluppo della mobilità elettrica. Il numero di imprese della filiera che potrebbero essere coinvolte in attività collegate alla mobilità elettrica supera le 159.400 unità e conta quasi 823 mila addetti, concentrati per più di due terzi nella manifattura, nelle manutenzioni e nell'aftermarket. Il fatturato totale generato ammonta a quasi 390 miliardi e comprende per la metà settori core dell'indotto auto (manifattura, distribuzione e manutenzione/aftermarket), per la parte restante fa-

capo al comparto energia. Lo studio parla di un processo di «progressiva penetrazione della mobilità elettrica in Italia», tanto di mercato quanto, soprattutto, di filiera industriale nel suo insieme (veicoli, infrastrutture, servizi, riciclo e Seconda vita). Con un occhio alle specializzazioni in capo all'indotto italiano, senza dimenticare ritardi e debolezze. La componentistica insensolata, l'elettronica in particolare, dove l'Italia è il secondo Paese al mondo per saldo commerciale (per i conduttori elettrici per tensioni maggiori di 80 V); la produzione di ingranaggi e ruote di frizione, l'Italia è terza al mondo per saldo commerciale; il know-how tecnologico sulla produzione di inverter. Fin qui i punti di forza, a cui vanno affiancati alcuni elementi: la produzione di sistemi di accumulo, a livello modiale, è in mano a Cina, Giappone, Corea del Sud, Germania e Francia; inoltre su motore elettrico e ibrido, come ricordano gli esperti di Ambrosetti, i Paesi esteri si sono mossi prima dell'Italia. Le eccellenze non mancano: il powertrain di Magneti Marelli, le batterie Fiamm e Midac, le potenzialità nella rete infrastrutturale di ricarica con operatori come Enel, Bitron, Ducati Energia, Scame e ABB.

Alla luce delle competenze delle imprese italiane, la quota di fatturato generabile in Italia lungo la filiera dell'auto elettrica potrebbe valere tra i 24 e i 100 miliardi al 2025, tra i 68 e i 303 miliardi al 2030, a seconda degli scenari ipotizzati dagli esperti. In particolare, la quota di tale giro d'affari «catturabile» dalla

filiera italiana potrebbe attestarsi tra i 14 e i 59 miliardi al 2025, tra i 41 e i 180 al 2030. Lo studio fissa come riferimenti temporali il 2025 - «parità tecnologica» tra autoveicoli elettrici e a motore termico - e il 2030 - parità economica fra le due tecnologie - e ipotizza un'incidenza degli autoveicoli elettrici sul parco auto compresa tra il 2% e l'8% al 2025, tra il 5 e il 24% al 2030. Il punto di partenza di un processo, industriale e di mercato insieme, definito dallo studio un «game changer» è fissato dai dati elaborati da Ambrosetti: tra il 2005 e il 2016 il numero di autoveicoli a motore elettrico e ibridi elettrici plug-in è aumentato del 94%, superando quota due milioni di unità, con le nuove immatricolazioni cresciute del 72%. L'incidenza sul parco circolante è allo 0,24%, all'1,1% se si guarda alle nuove immatricolazioni, con Cina e Stati Uniti che hanno gli stock più significativi e la Norvegia che rappresenta un benchmark con una quota del 5,1% di veicoli elettrici.

Il futuro è verso una crescita decisa. L'assenza di una visione-Paese condivisa e di lungo periodo sulla mobilità elettrica impedisce all'Italia di trarre pienamente beneficio dalle opportunità associate alla e-Mobility, sostiene lo studio. Urgente dunque un'agenda condivisa e un'attenzione a ricerca e sviluppo. Un dato su tutti, il numero di brevetti depositati in ambito mobilità elettrica: 17 per l'Italia, lo 0,4% del totale contro i primati di Giappone (20,2%), Usa (14,1%) e Germania (10,1%).

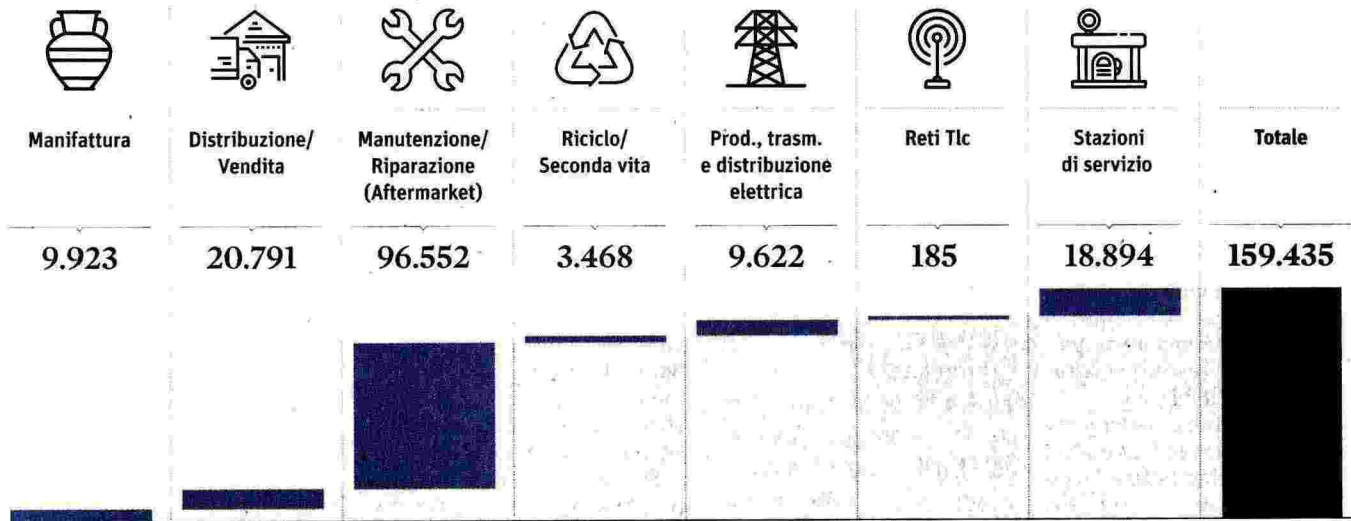
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La fotografia

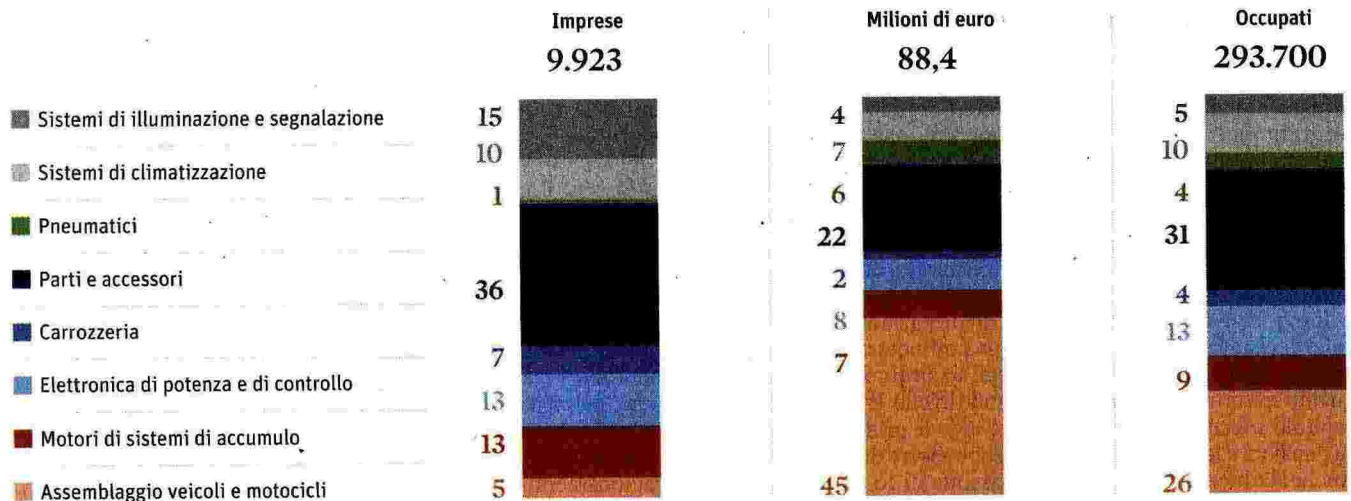
### LA FILIERA DELLA E-MOBILITY

Struttura delle imprese coinvolte in Italia (valore assoluto), 2014



### LA MANIFATTURA

ripartizione per numero di imprese, fatturato e numero di occupati (incidenza percentuale e valori assoluti totali), 2014



Fonte: Fonte: elaborazione The European House - Ambrosetti su dati Istat, 2017