



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

IL RUOLO DELLA FINANZA E LE POLITICHE DI SOSTEGNO NELLA TRANSIZIONE DELLE IMPRESSE AUTOMOTIVE

POLICY BRIEFING
OTTOBRE 2024

Beatrice Moro
Massimiliano Bienati



SOMMARIO

Introduzione	3
Osservazioni e spunti di riflessione emersi dalle indagini	4
Raccomandazioni	6
Allegato 1 – Indagine svolta dal Forum per la Finanza Sostenibile	8
Allegato 2 – Indagine svolta dall'Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive (OTEA)	20

INTRODUZIONE

Il contesto di riferimento

Con l'adozione del Green Deal e del pacchetto Fit for 55, l'Unione Europea e l'Italia devono ridurre le emissioni di gas serra del 55% rispetto ai livelli del 1990 e raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Uno dei settori determinanti per il raggiungimento di tale obiettivo è quello dei trasporti e in particolare il trasporto su strada. In quest'ottica, il nuovo regolamento europeo sugli standard di emissione di CO₂, approvato nel 2023, prevede che le emissioni medie della flotta di nuovi veicoli immessi al consumo sul territorio dell'Unione si riduca progressivamente fino a raggiungere le zero emissioni entro il 2035. Questa prospettiva richiede una profonda trasformazione dell'industria automobilistica, che dovrà orientare le proprie filiere produttive verso la mobilità elettrica, con impatti significativi sulle modalità produttive e sulle interdipendenze tra i diversi comparti del settore.

I governi dei principali Paesi produttori di auto in Europa, tra cui l'Italia, sono impegnati a sostenere la trasformazione industriale del settore automotive. Secondo le stime della Commissione Europea per raggiungere gli obiettivi climatici del continente saranno necessari 620 miliardi di euro di investimenti, prevalentemente di natura privata, ogni anno fino al 2030. In Italia, il raggiungimento degli obiettivi 2030 del Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC) per il rinnovo del parco veicoli richiede una mobilitazione di investimenti in tecnologie, processi e infrastrutture stimata nell'ordine di 75 miliardi di euro ogni anno.

In questo quadro, la capacità delle imprese del settore di reperire ulteriori risorse finanziarie sui mercati rimane di cruciale importanza per competere nell'affrontare la transizione. Ciò richiede un approccio coordinato che combini investimenti privati e pubblici su scala nazionale ed europea.

Il progetto di ricerca

Per comprendere meglio le sfide finanziarie che le imprese italiane del settore automotive stanno affrontando nel percorso di trasformazione verso la mobilità elettrica, sono state condotte due indagini distinte: una a cura del Forum per la Finanza Sostenibile (FFS) e l'altra a cura dell'Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive italiano (OTEA).

Le due indagini hanno coinvolto decine di operatori finanziari e centinaia di imprese. Nello specifico, le indagini hanno indagato i criteri e le modalità utilizzati da imprese e istituzioni finanziarie nelle scelte di investimento, fornendo un quadro analitico funzionale all'elaborazione di raccomandazioni di policy volte a favorire lo sviluppo di strumenti, finanziari e non, per favorire il mercato nella transizione verso la mobilità elettrica nel rispetto degli obiettivi di decarbonizzazione dell'Europa.

I risultati delle due survey sono riportati negli **Allegati 1 e 2** di questo rapporto.

OSSERVAZIONI E SPUNTI DI RIFLESSIONE EMERSI DALLE INDAGINI

Le osservazioni presentate di seguito riflettono l'analisi dei risultati delle due survey e le ulteriori informazioni condivise nelle interlocuzioni dirette con attori chiave del mondo industriale e finanziario.

In generale le indagini evidenziano una limitata capacità delle imprese all'accesso a strumenti finanziari innovativi e la necessità di reperire ulteriori risorse economiche in un quadro di politiche pubbliche coerente con l'esigenza di pianificare in modo strategico investimenti in ricerca e sviluppo, nuovi asset produttivi, competenze.

In particolare:

- **Prospettive di mercato e strategie aziendali**

Dal punto di vista degli operatori finanziari, la survey condotta dal Forum per la Finanza Sostenibile conferma come le prospettive di crescita futura dei settori afferenti la mobilità elettrica e dei potenziali di innovazione tecnologica che ne conseguono siano fattori critici per indirizzare gli investimenti nel settore. Dal punto di vista delle imprese, la survey di OTEA evidenzia la propensione delle imprese ad investire in innovazione di prodotto e di processo.

- **Prospettive di investimento e innovazione**

Pur se lo sviluppo di nuovi prodotti e processi risulta essere un punto di forza del settore automotive, le imprese evidenziano difficoltà nel reperire risorse finanziarie per investimenti in tecnologie per l'elettrificazione dei veicoli. Le percentuali di imprese che investono nello sviluppo di nuovi componenti passano dal 52% al 31% quando gli investimenti sono indirizzati all'elettrificazione dei veicoli. Similmente, se il 45% delle imprese si impegna in nuovi processi produttivi, solo il 20% lo farà con un focus sull'elettrificazione. Nonostante le prospettive di crescita riconosciute dal settore finanziario, i risultati della survey condotta dal Forum per la Finanza Sostenibile lo confermano - 14 rispondenti su 19 indicano la forte prospettiva di crescita del mercato come uno dei principali criteri di scelta per investimenti -, le imprese incontrano ancora difficoltà nel reperire adeguate risorse economiche per investimenti in tecnologie specifiche della mobilità elettrica. Le cause di questa situazione sono molteplici, non da ultimo il fattore rischio per una tecnologia in continua evoluzione.

- **Accesso al credito**

Un altro ostacolo agli sviluppi industriali nell'elettrico emerso dalle indagini riguarda le difficoltà di accesso al credito per le imprese. Anche in questo caso, le imprese che sviluppano tecnologie per l'elettrificazione dei veicoli incontrano difficoltà maggiori rispetto a quelle che operano nei comparti più tradizionali, ancora una volta a causa dei maggiori rischi percepiti dagli operatori finanziari, anche in relazione alla dimensione delle imprese, nonché alla mancanza di un rating di solvenza sufficiente se non alla mancanza di garanzie adeguate.

La survey OTEA rileva un dato particolarmente critico riguardo le imprese specializzate nelle infrastrutture di rete di ricarica, il cui modello di business necessita di ingenti risorse finanziarie e per cui il sistema creditizio non sembra ancora adeguatamente attrezzato, con il concreto rischio di generare un rallentamento della penetrazione della mobilità elettrica.

- **Politiche pubbliche**

Entrambe le indagini mettono in evidenza l'importanza di politiche pubbliche a sostegno della crescita della mobilità elettrica e per ridurre i rischi percepiti dagli investitori. Un supporto pubblico adeguato è essenziale non solo per abbattere i costi degli investimenti necessari alla transizione, ma anche per migliorare le condizioni di finanziamento. Dalla survey effettuata dal Forum per la Finanza Sostenibile sugli operatori finanziari, circa la metà dei rispondenti ritiene che gli interventi prioritari debbano concentrarsi su due ambiti fondamentali: il sostegno pubblico al mercato e l'introduzione di politiche industriali europee specifiche per il settore. Analogamente, la maggior parte delle imprese che hanno partecipato alla survey OTEA si aspetta che gli operatori finanziari si facciano promotori di soluzioni a condizioni agevolate. In sintesi, emerge la necessità di un approccio istituzionale coordinato, sia a livello nazionale che europeo, che consenta di ridurre il rischio finanziario di investimento e favorisca la crescita del mercato dei veicoli elettrici, favorendo a cascata l'accesso a finanziamenti e crediti.

- **Percezioni del mercato e stabilità normativa**

Il dibattito pubblico sulle prospettive del mercato della mobilità elettrica riferito a una situazione contingente di rallentamento della domanda non tiene in debito conto il funzionamento del regolamento sugli standard di emissione di CO2 per le auto. I continui riferimenti a ipotesi di modifica della legislazione europea, condiziona le imprese negli indirizzi strategici e gli investitori nella scelta di allocazione delle risorse per investimenti in Europa e in Italia, rallentando di fatto la transizione con il rischio di perdita di competitività del settore nelle dinamiche di mercato globale.

L'errata percezione pubblica di una tecnologia non adeguata a soddisfare le esigenze di mobilità dei consumatori, ad esempio in riferimento alla durata delle batterie, se non di una rete di infrastrutture di ricarica insufficiente, alimentano una spirale di sfiducia che si riflette sulla domanda e sulle dinamiche di investimento delle imprese e del settore finanziario.

La garanzia di stabilità normativa, così come un dibattito pubblico informato sui vantaggi dell'elettrificazione della mobilità, sono il prerequisito per orientare gli investimenti di imprese e operatori finanziari. Un chiaro indirizzo politico a sostegno della transizione all'elettrico crea le condizioni di fiducia necessarie ai mercati per investire.

RACCOMANDAZIONI

Rafforzare la competitività industriale europea attraverso una politica industriale integrata per il settore automotive

Il Regolamento sugli standard di emissione di CO₂ dei veicoli e l'obiettivo 2035 di zero emissioni dei veicoli di nuova immatricolazione sul territorio dell'Unione Europea, rappresenta un pilastro delle politiche del Green Deal. A questo obiettivo va affiancato un quadro coordinato e di lungo periodo di politiche industriali europee volte a rilanciare la competitività dell'industria automotive del continente. Queste politiche vanno concordate con gli Stati membri anche in relazione alle caratteristiche dei relativi mercati nazionali.

Un piano industriale europeo per l'*automotive* deve proporsi di supportare tutte le fasi del ciclo di sviluppo dei veicoli, dalla ricerca e sviluppo, all'innovazione nei processi produttivi, alla sicurezza degli approvvigionamenti di tecnologie e materiali. In questo approccio, deve essere garantito lo sviluppo competitivo di veicoli elettrici Made in Europe, efficienti e per il mercato di massa, anche attraverso l'integrazione dell'attuale quadro regolatorio con standard di efficienza energetica e di carbon footprint per i veicoli.

Stabilità e coerenza normativa sono elementi indispensabili per il successo di iniziative di politica industriale. In questo senso, è essenziale garantire un quadro regolatorio stabile che metta in relazione regolamenti settoriali con altre iniziative legislative rivolte alla salvaguardia della competitività delle imprese europee nel contesto globale, tra cui il CBAM, e le direttive CSRD, CSDDD.

Sviluppo di un Piano di Elettrificazione Europeo

Gli obiettivi di un piano industriale europeo devono accompagnarsi a un piano di sviluppo delle infrastrutture di rete elettrica e per le ricariche alimentate da elettricità rinnovabile. Questo sviluppo si inquadra nella [completa implementazione del piano RepowerEU](#), che mira a diversificare le fonti energetiche e potenziare l'autosufficienza dell'Unione.

La costruzione, l'ampliamento e la digitalizzazione delle reti energetiche, inclusi i sistemi di stoccaggio, richiedono ingenti investimenti e una strategia volta a sbloccare capitali privati, anche attraverso strumenti di riduzione del rischio.

Investimenti e garanzie pubbliche

La trasformazione dell'ecosistema industriale legata all'elettrificazione dei veicoli e all'integrazione delle reti elettriche richiede un flusso costante e significativo di capitale, sia per finanziare gli investimenti iniziali, sia per garantire l'operatività nel lungo termine. Le politiche pubbliche hanno un ruolo cruciale nel facilitare e accelerare questo processo. In particolare, le garanzie pubbliche possono offrire un meccanismo efficace per mitigare il rischio associato agli investimenti nel settore, attirando così il capitale privato necessario a sostenere la transizione verso la mobilità elettrica.

La disponibilità di garanzie è ancora più determinante nel caso di piccole e medie imprese, spesso percepite come a maggior rischio di investimento da parte degli operatori finanziari, il che si traduce in costi di finanziamento più elevati e in una maggiore difficoltà nell'accesso al credito. È dunque

essenziale che le politiche pubbliche mirino a ridurre il rischio specifico per le PMI, fornendo garanzie e strumenti di mitigazione del rischio che incentivino la partecipazione di queste imprese nella trasformazione produttiva verso l'elettrificazione.

L'allocazione di fondi pubblici, come quelli del [Multiannual Financial Framework](#) (MFF) Europeo, destinati alla transizione e alla decarbonizzazione, rappresenta un potente strumento per indirizzare il mercato. Le banche nazionali di promozione, come Cassa Depositi e Prestiti, così come istituzioni multilaterali come la *European Investment Bank* e la *European Bank for Reconstruction and Development*, possono giocare un ruolo primario, adottando politiche di investimento che escludano il finanziamento alle fonti fossili e promuovano attivamente gli investimenti *green*.

Coinvolgimento del settore finanziario privato

Come abbiamo osservato, la finanza privata è fondamentale per sostenere la transizione verso la mobilità elettrica, soprattutto attraverso lo sviluppo e l'incentivazione di strumenti di debito, come prestiti e obbligazioni (loans e bonds), che permettano alle imprese del settore automotive di affrontare il percorso di transizione. [Sebbene gli strumenti finanziari esistano già](#), è necessario condizionarli a obiettivi *green* e sviluppare meccanismi di incentivazione che ne promuovano l'uso, sia dal lato dell'erogazione sia da quello degli investimenti (sottoscrizione).

Ad esempio, nel caso delle PMI, serve incentivare l'utilizzo di strumenti di debito più flessibili, come i mini-bonds o i basket bonds, che possano essere resi più convenienti tramite agevolazioni fiscali se condizionati a investimenti sostenibili. Altri strumenti come i Sustainability-Linked Bonds (SLB) o i Sustainability-Linked Loans (SLL) offrono una flessibilità che potrebbe essere ulteriormente sfruttata per incentivare investimenti nella transizione del settore. Anche le tradizionali [obbligazioni step-up](#), che prevedono cedole crescenti nel corso della vita del titolo, potrebbero fornire maggiore flessibilità alle PMI che investono nel settore dell'elettrico. Tuttavia, l'attuale diffusione di questi strumenti è limitata proprio dalla mancanza di incentivi che rendano tali soluzioni più attraenti per gli investitori e gli emittenti.

Fiscalità dell'energia

La spinta per l'elettrificazione dei consumi energetici in una prospettiva di progressivo sviluppo di fonti di energia rinnovabile non può prescindere da una revisione dell'attuale impostazione della fiscalità dell'energia. Sistemi fiscali e strutture tariffarie per l'energia devono essere rimodulati nell'ottica di sistemi energetici integrati e in coerenza con la necessità di sostenere un incremento dei consumi elettrici e rinnovabili. Risorse pubbliche a sostegno di queste riforme possono essere recuperate intervenendo sui Sussidi Ambientalmente Dannosi per l'energia.

Incentivi di stimolo alla domanda

In un quadro di politiche industriali volte allo sviluppo di un mercato di massa di veicoli elettrici, eventuali incentivi alla domanda devono prendere in considerazione l'efficienza dei veicoli e devono essere distribuiti in modo selettivo, non da ultimo considerando i vantaggi di una progressiva elettrificazione delle flotte aziendali e delle soluzioni per il noleggio a lungo termine, funzionali anche allo sviluppo di un mercato dell'usato elettrico garantito.

ALLEGATO 1 – INDAGINE SVOLTA DAL FORUM PER LA FINANZA SOSTENIBILE

Forum per la Finanza Sostenibile | Chi siamo

Associazione senza scopo di lucro nata nel 2001

Promuovere l'inclusione dei criteri ambientali, sociali e di governance (ESG) nelle politiche e nei processi di investimento, finanziamento e assicurazione

Investitori privati e istituzionali, Istituzioni finanziarie, consulenti e reti di vendita, Decisori politici italiani ed europei

172 Soci
multistakeholder

Operatori finanziari e investimenti nella mobilità elettrica

L'indagine è stata svolta mediante un questionario online sulla piattaforma SurveyHero nel periodo aprile-luglio 2024.

Il questionario è stato inviato a 113 organizzazioni socie del Forum per la Finanza Sostenibile operanti nel settore finanziario (SGR, banche, assicurazioni, fondazioni di origine bancaria, fondi pensione e casse di previdenza).

Al questionario hanno risposto 30 Soci; di questi, 15 dichiarano di avere investimenti, finanziamenti o coperture assicurative in imprese del settore automotive esteso per la mobilità elettrica su strada e altri 2 operatori hanno già programmato di estendere le proprie attività a questo settore.

Operatori finanziari e investimenti nella mobilità elettrica

Per quanto concerne i 15 rispondenti che già operano nel settore, la percentuale media degli investimenti in quest'ambito, rispetto al totale degli investimenti, è del 2%. Occorre tuttavia precisare che in alcuni casi il riferimento è all'intero settore automotive, in quanto non è stato possibile isolare il dato per il solo segmento coinvolto nella transizione elettrica. Un rispondente ha, in ogni caso, precisato che il processo di transizione degli emittenti (in termini di investimenti e piani aziendali) rientra tra i criteri di selezione.

Un ulteriore approfondimento riguarda la percentuale di investimenti in imprese italiane rispetto al totale degli investimenti nel settore: 8 rispondenti riportano una quota inferiore al 5%, 2 rispondenti una percentuale compresa tra il 6 e il 25%, mentre altri 3 rispondenti concentrano la quasi totalità degli investimenti nel settore in emittenti italiani (quota compresa tra il 76 e il 99%).

Operatori finanziari e investimenti nella mobilità elettrica

Tra gli 11 rispondenti che non investono nel settore automotive esteso per la mobilità elettrica su strada, 8 operatori riportano come motivazione principale il dare priorità ad altri settori. In particolare, segnalano:

- incompatibilità dell'investimento con il settore dell'operatore finanziario intervistato;
- priorità a investimenti più direttamente legati a una riduzione delle emissioni climalteranti, in ottica di decarbonizzazione del portafoglio (per esempio, in settori quali la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili);
- priorità a investimenti più direttamente legati alla missione dell'operatore finanziario intervistato (per esempio, progetti a carattere sociale e studentati).

Altre motivazioni citate per il mancato investimento nel settore automotive esteso per la mobilità elettrica su strada riguardano l'elevata incertezza normativa e il mercato ancora poco competitivo.

Segmenti del mercato coinvolti

I 17 rispondenti che investono o hanno in programma di investire nel settore automotive esteso per la mobilità elettrica si concentrano soprattutto in ambiti quali la produzione di componenti e, a seguire, le infrastrutture di ricarica.

Tra i punti di forza del settore sono citate anzitutto le prospettive di crescita del mercato e, a seguire, le opportunità di ulteriore innovazione tecnologica nel settore e l'irreversibilità del cambio di paradigma in ottica di elettrificazione della mobilità su strada.

Vi sono però anche alcuni interventi ritenuti prioritari al fine di incentivare maggiormente gli operatori finanziari a investire, finanziare o assicurare le aziende attive in questo settore. Tra gli interventi menzionati figurano, anzitutto, il consolidamento delle filiere di approvvigionamento delle materie prime critiche e poi il sostegno pubblico al mercato (per esempio, in termini di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici o alla realizzazione di nuove infrastrutture di ricarica) e l'introduzione di politiche industriali europee per il settore.

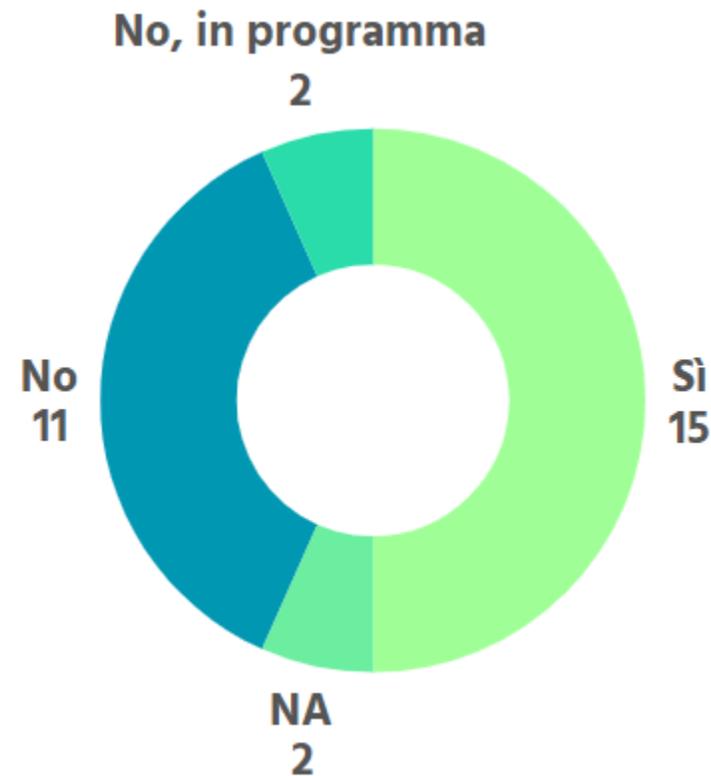
Operatori finanziari: il campione



Operatori finanziari e investimenti nella mobilità elettrica

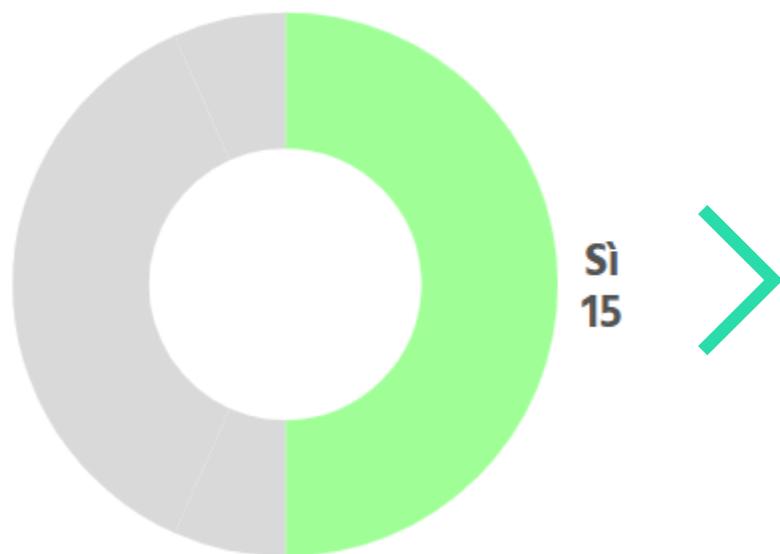
Avete investimenti / finanziamenti / coperture assicurative in imprese del settore automotive esteso per la mobilità elettrica su strada?

«Priorità ad altri settori»
«Elevata incertezza normativa»
«Mercato ancora poco competitivo»



Base: Totale rispondenti (n. 30)

Operatori che hanno investimenti/finanziamenti nel settore



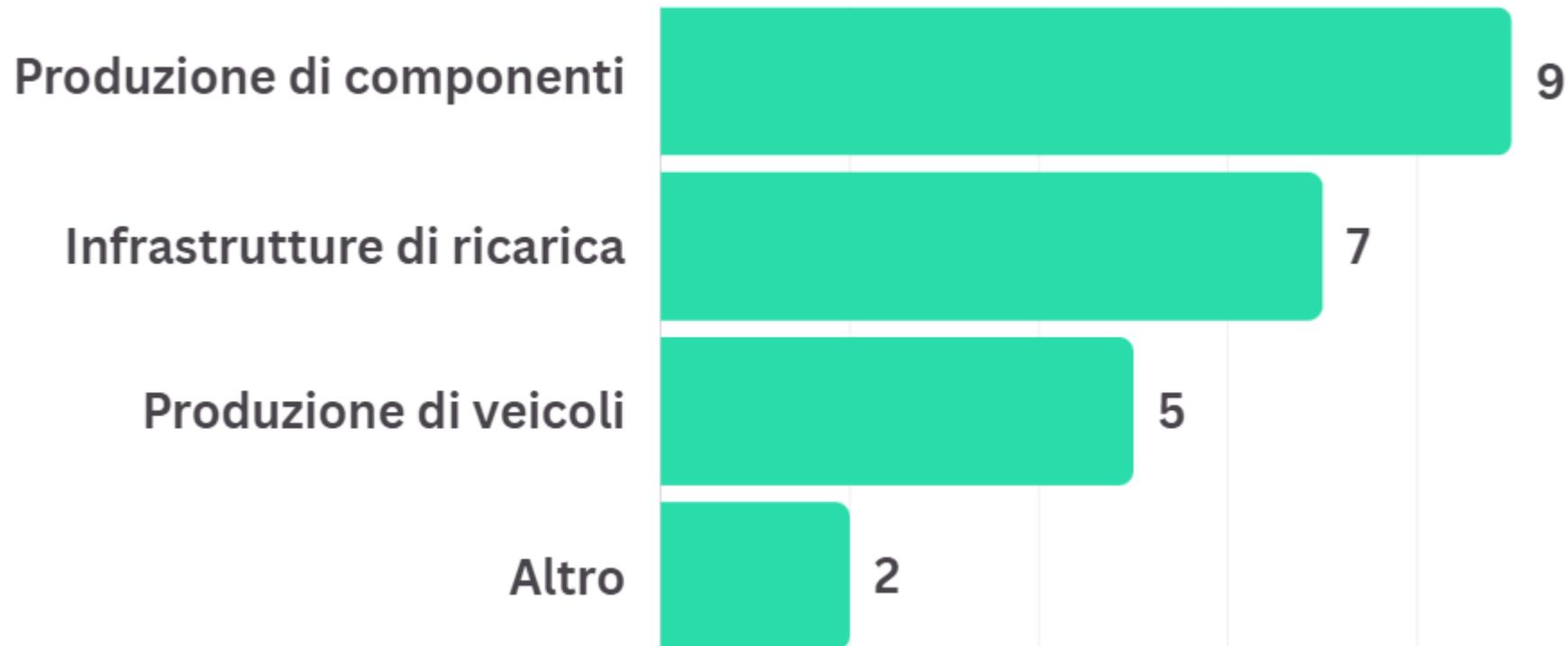
Percentuale media di investimenti nel settore/investimenti totali: 2%

- Outlier 14%
- In alcuni casi ci si riferisce a tutto il settore automotive

Percentuale di investimenti in imprese italiane nel settore/investimenti totali nel settore

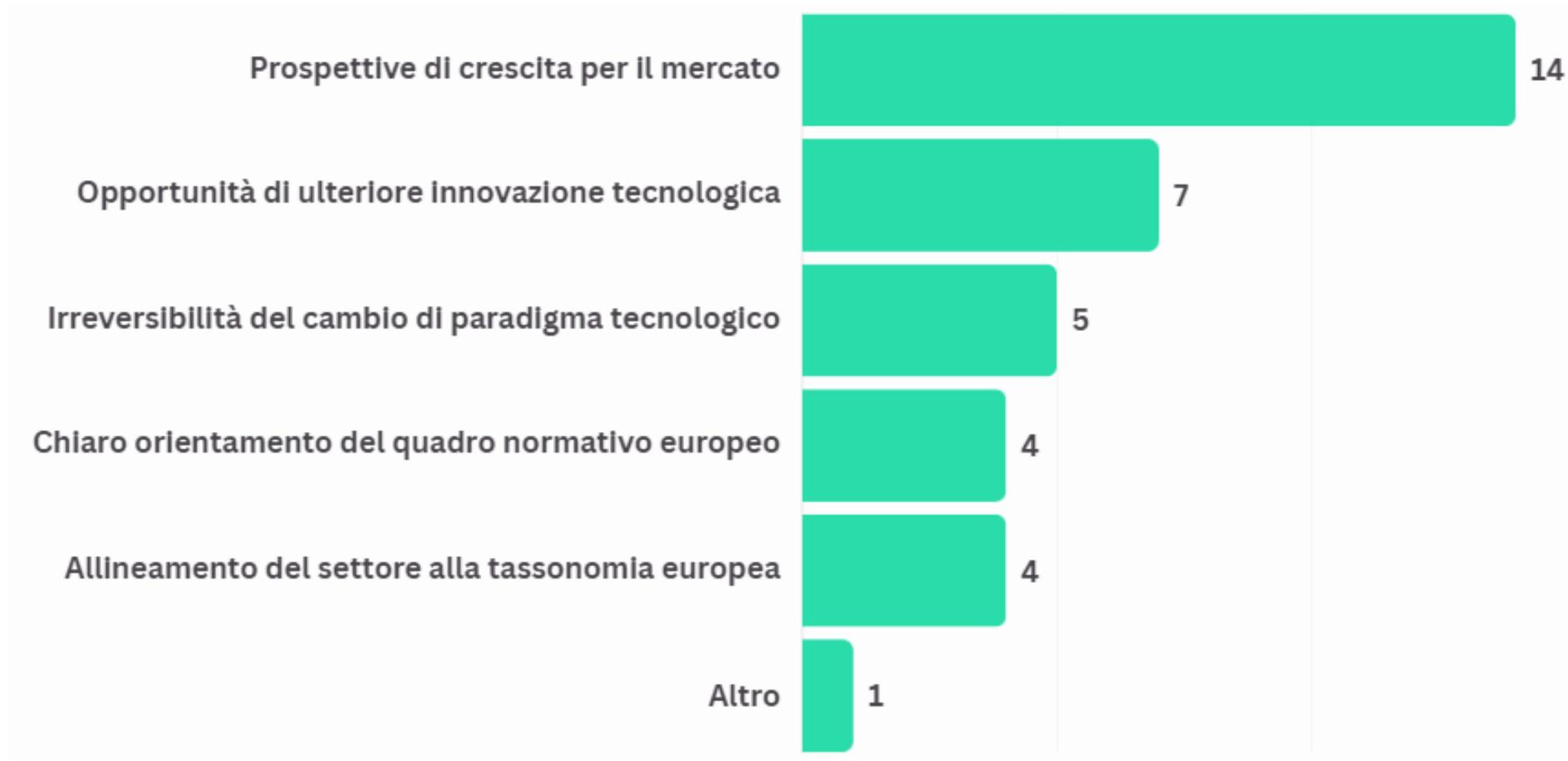
- 8 rispondenti si collocano nella fascia < 5%
- 2 rispondenti si collocano nella fascia 6 – 25%
- 3 rispondenti si collocano nella fascia 76 – 99%

Segmenti del mercato coinvolti



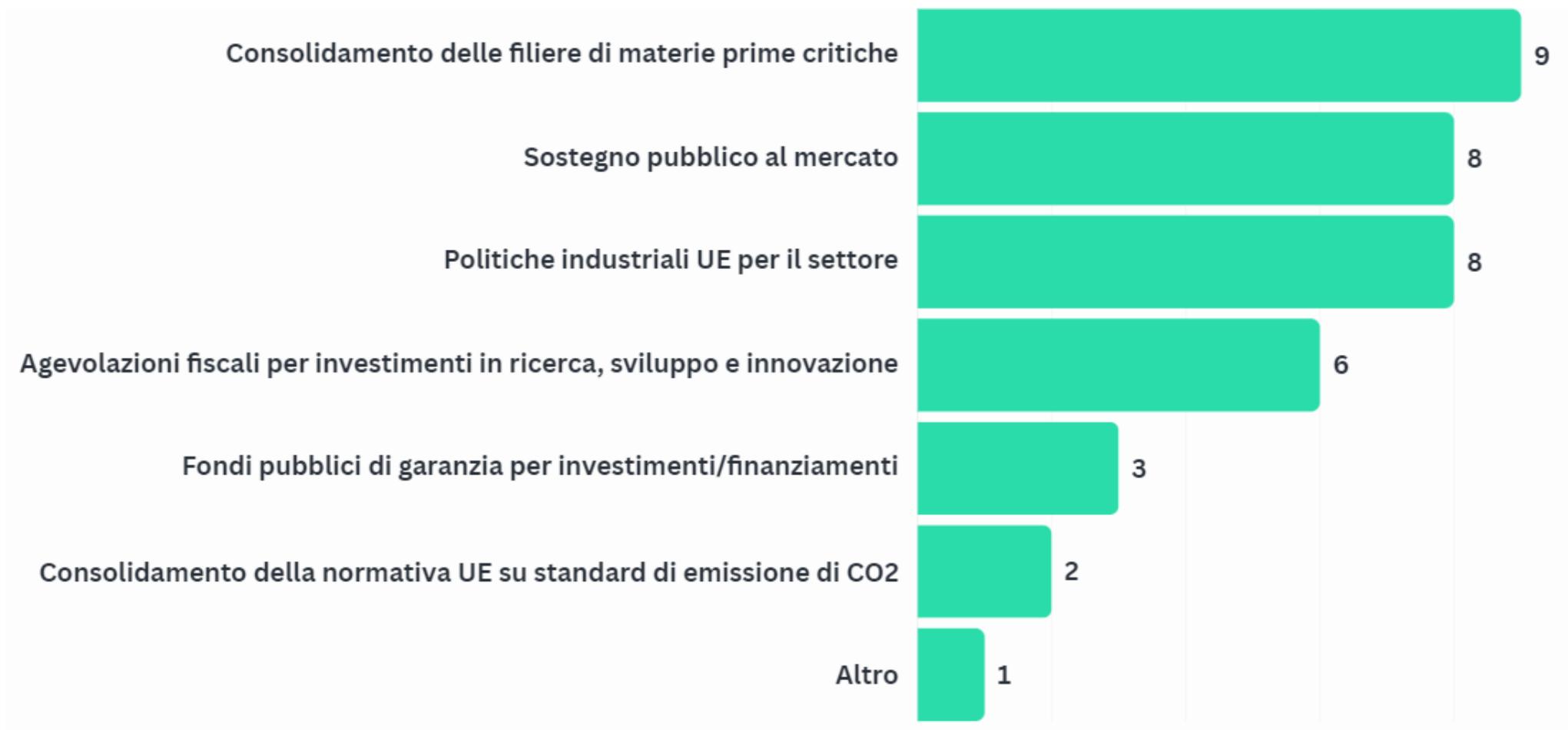
Base: Rispondenti che investono nel settore della mobilità elettrica su strada oppure hanno in programma di investire (n. 17)

Punti di forza del settore



Base: Rispondenti che investono nel settore della mobilità elettrica su strada oppure hanno in programma di investire oppure non hanno dati disponibili in merito (n. 19)

Interventi prioritari nel settore



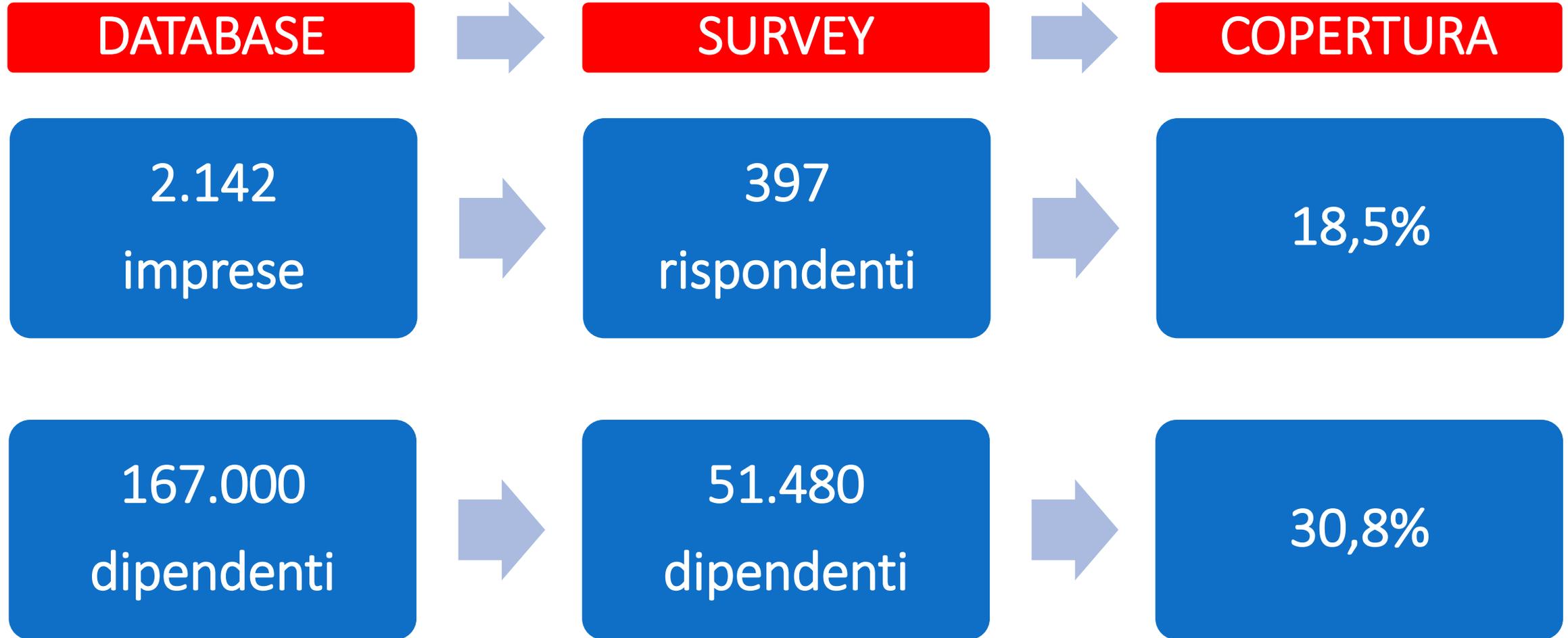
Base: Rispondenti che investono nel settore della mobilità elettrica su strada oppure hanno in programma di investire oppure non hanno dati disponibili in merito (n. 19)

**ALLEGATO 2 – INDAGINE SVOLTA
DALL'OSSERVATORIO SULLE
TRASFORMAZIONI DELL'ECOSISTEMA
AUTOMOTIVE (OTEA)**

L'elettrificazione e digitalizzazione stanno cambiando l'automobile. L'Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive Italiano nasce con l'obiettivo di produrre evidenze scientifiche e dati per rispondere alla domanda di cambiamento in corso e fornire elementi per orientare la politica industriale, e le scelte gli *stakeholders* e delle imprese.

Per raggiungere questo scopo, il CAMI - Dipartimento di Management dell'Università Ca' Foscari Venezia e Motus-E, l'Associazione degli operatori industriali che promuovono la modalità elettrica, con il CNR-IRCrES, che ha guidato la gestione complessiva dell'attività scientifica, hanno messo a punto un protocollo di ricerca per individuare le variabili chiave per valutare se ed in che misura lo sviluppo tecnologico condiziona l'evoluzione dell'automotive e, in sintesi, se esso rappresenta un'opportunità o una minaccia.

L'osservatorio si avvale di un ampio e realmente operativo Comitato di Indirizzo che viene coinvolto sia nella definizione degli obiettivi di ricerca, sia nella valutazione dei risultati emersi nella survey.

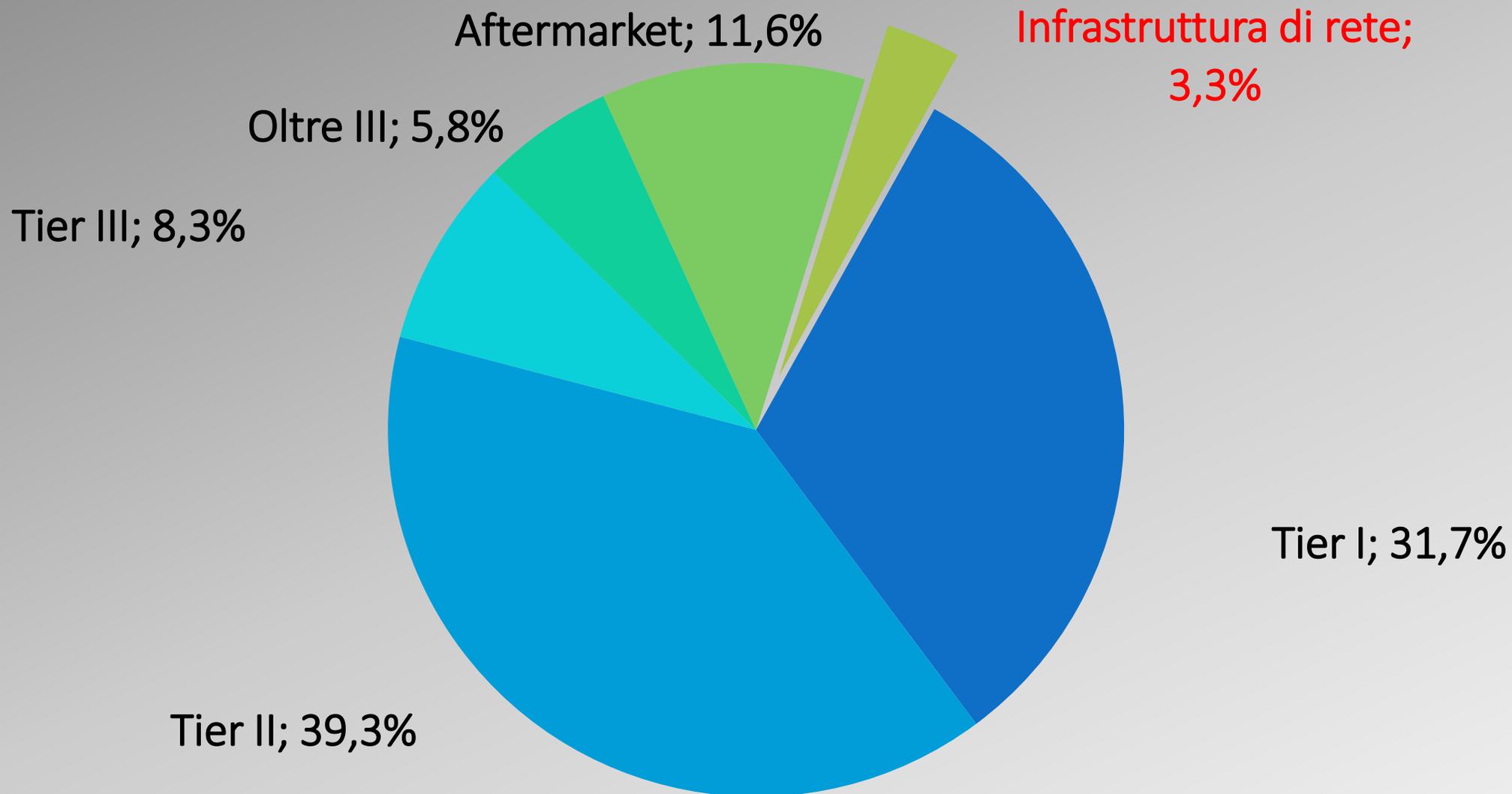


L'Osservatorio si basa su di un database innovativo, definito filiera automotive estesa, composto dalle imprese appartenenti alla filiera tradizionale automotive (componentisti per autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti, micro-mobilità, oltre a società fornitrici di servizi di ingegneria e prodotti per l'aftermarket) e dalle imprese specializzate nella definizione dell'infrastruttura di rete per il rifornimento della ricarica elettrica, della produzione delle batterie e dei servizi ad esse collegate. In definitiva, è stato allargato il perimetro di analisi ai nuovi attori industriali che saranno coinvolti dalle trasformazioni dell'ecosistema automotive.

L'analisi survey ha consentito di verificare la corretta appartenenza dell'impresa all'interno della filiera automotive estesa per i casi di abbandono che possono essere dovuti a procedimenti concorsuali o per diversificazione in altri settori.

Complessivamente il database della filiera automotive estesa conta 2.142, mentre le imprese rispondenti dell'analisi survey sono state 397 con, di conseguenza, un tasso di risposta del 18,5%. Se anziché la numerosità si prende come riferimento il numero dei dipendenti o il fatturato, la copertura del campione è significativamente superiore. Infatti, l'ANFIA (2023) stima in 167 mila i dipendenti della filiera automotive e in circa 56 miliardi € il fatturato complessivo, mentre le imprese rispondenti cubano circa 52 mila addetti (tasso di copertura 30,8%) e 12 miliardi € di ricavi (tasso di copertura 21,7%) dedicati all'automotive.

SOPRATTUTTO FORNITORI DI COMPONENTI TRADIZIONALI SPECIALIZZATI PREVALENTEMENTE NELL'AUTOMOTIVE



SOPRATTUTTO FORNITORI DI COMPONENTI TRADIZIONALI SPECIALIZZATI PREVALENTEMENTE NELL'AUTOMOTIVE

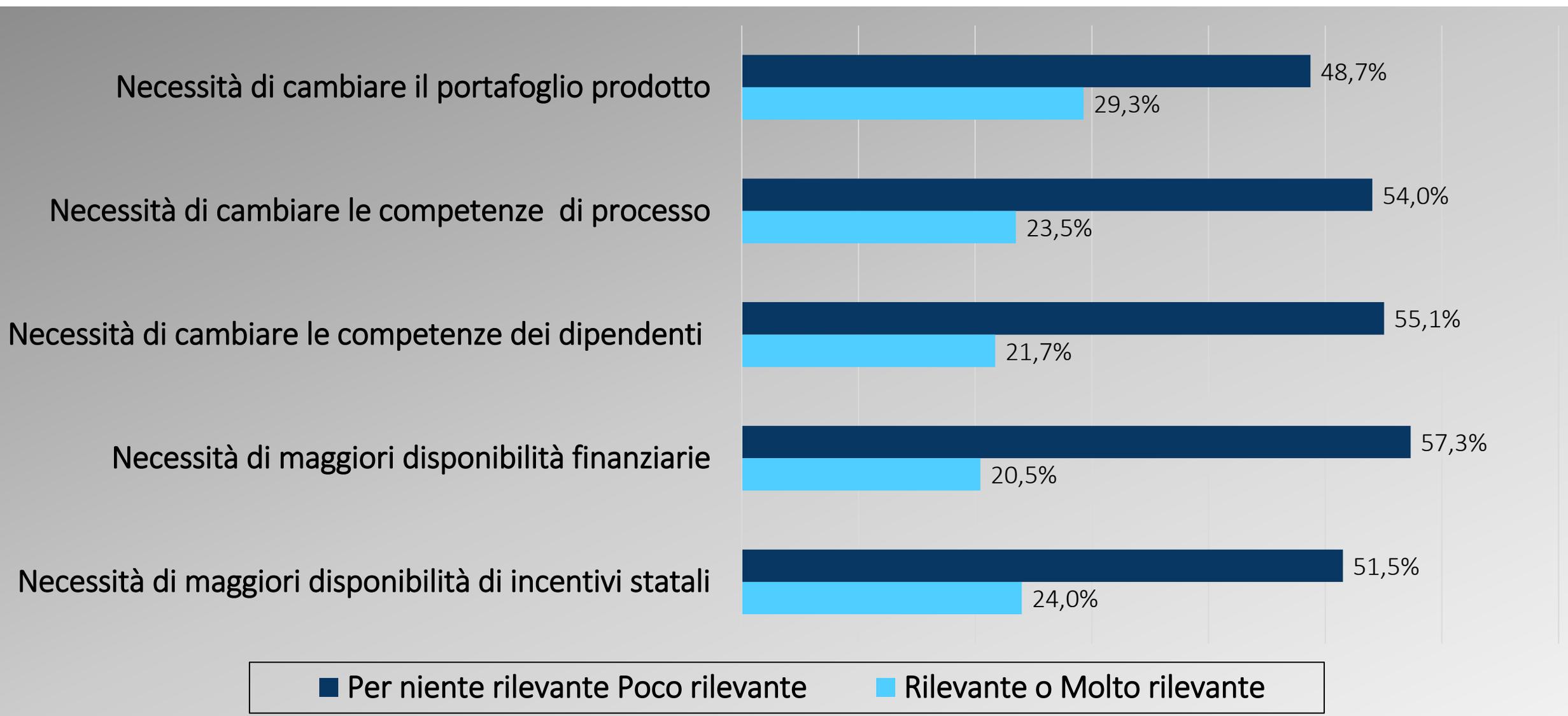
Un aspetto propedeutico per la validazione dei risultati è l'analisi di corrispondenza, vale a dire se le imprese rispondenti della survey costituiscano, sebbene a posteriori, un campione rappresentativo, vale a dire un gruppo statisticamente simile alla popolazione di riferimento in modo da rendere accurati e affidabili i risultati ottenuti, in modo da validare i risultati.

Un aspetto di particolare importanza è il posizionamento lungo la filiera automotive estesa, dato che è possibile ricavare solo dalle imprese rispondenti e da indagini simili. Un eccessivo sbilanciamento verso alcune specializzazioni potrebbe inficiarne i risultati. A tal proposito, le imprese specializzate dell'infrastruttura relative alla rete elettrica denotano una percentuale in linea a quanto atteso senza alterare la rappresentatività del campione della survey (3,3%). Il posizionamento dei rimanenti livelli di fornitura è in linea a quanto evidenziato in altre indagini..

La supply chain del settore automotive può essere segmentata in fornitori Tier I, Tier II e Tier III. Il Tier III e oltre costituiscono la base, fornendo le materie prime, come metalli e plastica, necessarie ai fornitori Tier II e Tier I. I fornitori Tier II acquistano le materie prime da Tier III e le utilizzano per produrre le parti necessarie per Tier I che riforniscono direttamente gli assemblatori finali. A queste categorie si aggiungono i produttori dell'aftermarket e per il nostro Osservatorio i produttori per l'infrastruttura di rete

In definitiva, si evince che le imprese rispondenti sono in massima parte fornitori di componenti tradizionali specializzati prevalentemente nell'automotive e in particolare nella produzione di autovetture.

I 5 APPROFONDIMENTI DELL'ANALISI SURVEY OTEA



Un'ulteriore chiave di lettura per l'analisi survey riguarda la diversa valutazione che le imprese hanno attribuito ai cinque obiettivi particolari individuati dall'Osservatorio. In questo grafico è stato riportato, sulla base di una scala Likert con cinque modalità crescenti, quali modifiche comporteranno l'elettrificazione del veicolo.

Per ciascuna di queste trasformazioni strategiche, in primo luogo, si può osservare che dal 23 al 30% delle imprese viene attribuita una valutazione irrilevante, ma al crescere della valutazione di impatto si osservano alcuni elementi distintivi.

Sommando le due modalità che evidenziano una certa rilevanza si può notare che la necessità di cambiare il portafoglio prodotto (29,3% delle imprese) si differenzia dalle altre possibili esigenze, seguono distanziati la richiesta di politiche industriali (24,0%), la necessità di intervenire sulle competenze tecnologiche di processo (23,5%), l'esigenza di intervenire sulle competenze dei dipendenti (21,7%) ed infine sulla necessità di incrementare la capacità di reperire risorse finanziarie (20,5%).

Per tutti e cinque gli approfondimenti le due valutazioni di minor rilevanza evidenziano percentuali significativamente superiori e per quattro di queste superiori alla metà dei rispondenti.



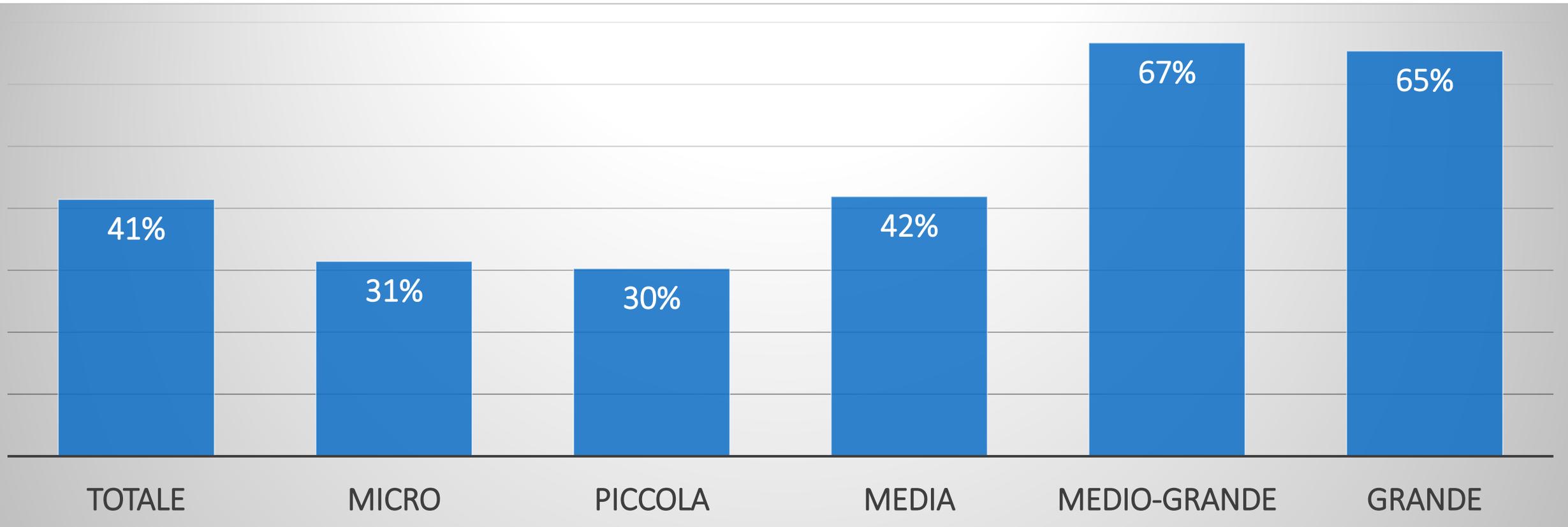
Il 63% delle imprese investe in R&S (il 54% nell'automotive). Le spese in R&S sono rispettivamente il 4,2% e il 3,5% del fatturato. Da segnalare che il 25% delle imprese ha depositato brevetti.

Il 52% delle imprese svilupperà nuovi componenti entro il 2027 (il 31% per l'elettrificazione del veicolo) e il 45% nuovi processi produttivi (il 20% per l'elettrificazione del veicolo)

Il 6% delle imprese dichiara che a causa dell'elettrificazione del veicolo tutti i prodotti in portafoglio saranno obsoleti, al contrario il 45% delle imprese dichiara che nessun prodotto diventerà obsoleto;

Il 22% delle imprese ha una visione in generale positiva del futuro (17% negativa) in base alla crescita occupazionale per il periodo 204-27

IL 41% DELLE IMPRESE HA REDATTO E APPLICA IL BUSINESS PLAN, IL 28% NON L'HA REDATTO



- Il 52% delle imprese che investirà in EV ha redatto e applica il business plan
- Il 50% delle imprese che investirà ma **NON** in EV ha redatto e applica il business plan
- Il 24% delle imprese che **NON investirà** ha redatto e applica il business plan

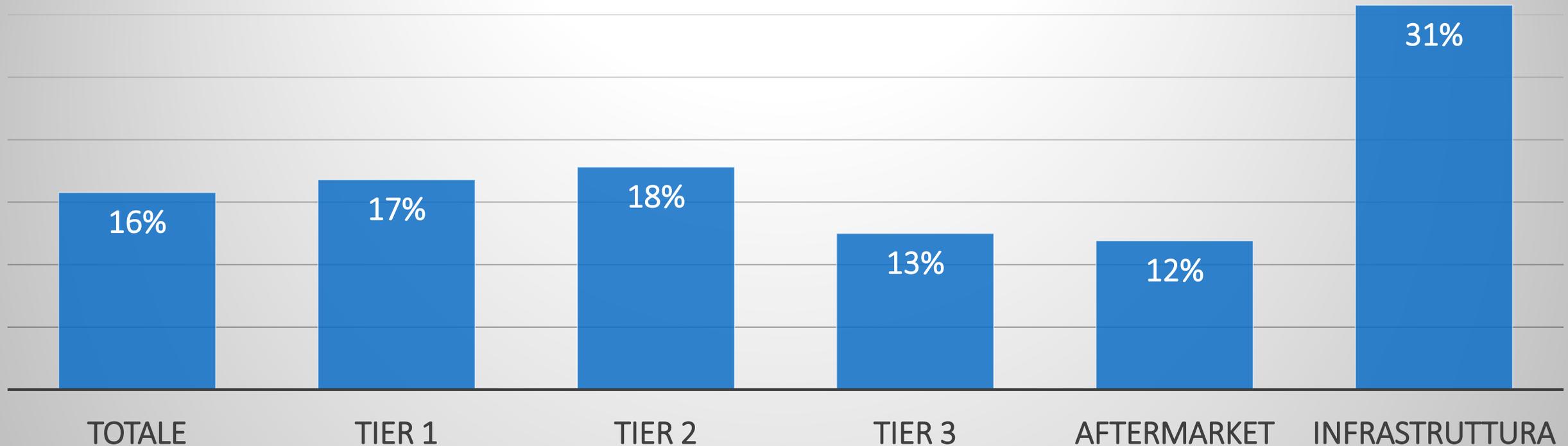
IL 41% DELLE IMPRESE HA REDATTO E APPLICA IL BUSINESS PLAN, IL 28% NON L'HA REDATTO

Un elemento indirettamente collegato alla situazione finanziaria concerne la redazione e applicazione del *business plan*.

Solo il 41,4% ha dichiarato di non aver redatto e applicato il *business plan* aziendale, il 4,5% afferma di averlo redatto ma non applicato, il 26,2% dei rispondenti che è in via di realizzazione e il 28,1% di non averlo redatto. Come si può notare dal grafico esiste una correlazione positiva tra dimensione e applicazione del business plan. Sorprende che solo i due terzi delle imprese ritenute grandi dall'Unione Europea, vale a dire le imprese con più di 50 milioni di fatturato e in particolare quelle con ricavi superiore a 150 milioni di euro, abbiano redatto e applicato il business plan.

La ripartizione delle imprese che sta applicando il business plan secondo la tipologia di investimenti che saranno effettuati nel periodo 2024-27, indica una sostanziale indifferenza tra chi investirà per l'elettrificazione del veicolo e chi, invece, investirà nei veicoli tradizionali (rispettivamente 52% e 50%). Decisamente inferiore è, invece, la percentuale di imprese che non ha piani di investimenti futuri e sta applicando un business plan (24%).

IL 16% DELLE IMPRESE DICHIARA DI AVERE DIFFICOLTÀ AD ACCEDERE AL CREDITO



- Il 23% delle imprese che investirà in EV ha difficoltà ad accedere al credito
- Il 17% delle imprese che investirà ma **NON** in EV ha difficoltà ad accedere al credito
- L'8% delle imprese che **NON investirà** ha difficoltà ad accedere al credito

IL 16% DELLE IMPRESE DICHIARA DI AVERE DIFFICOLTÀ AD ACCEDERE AL CREDITO

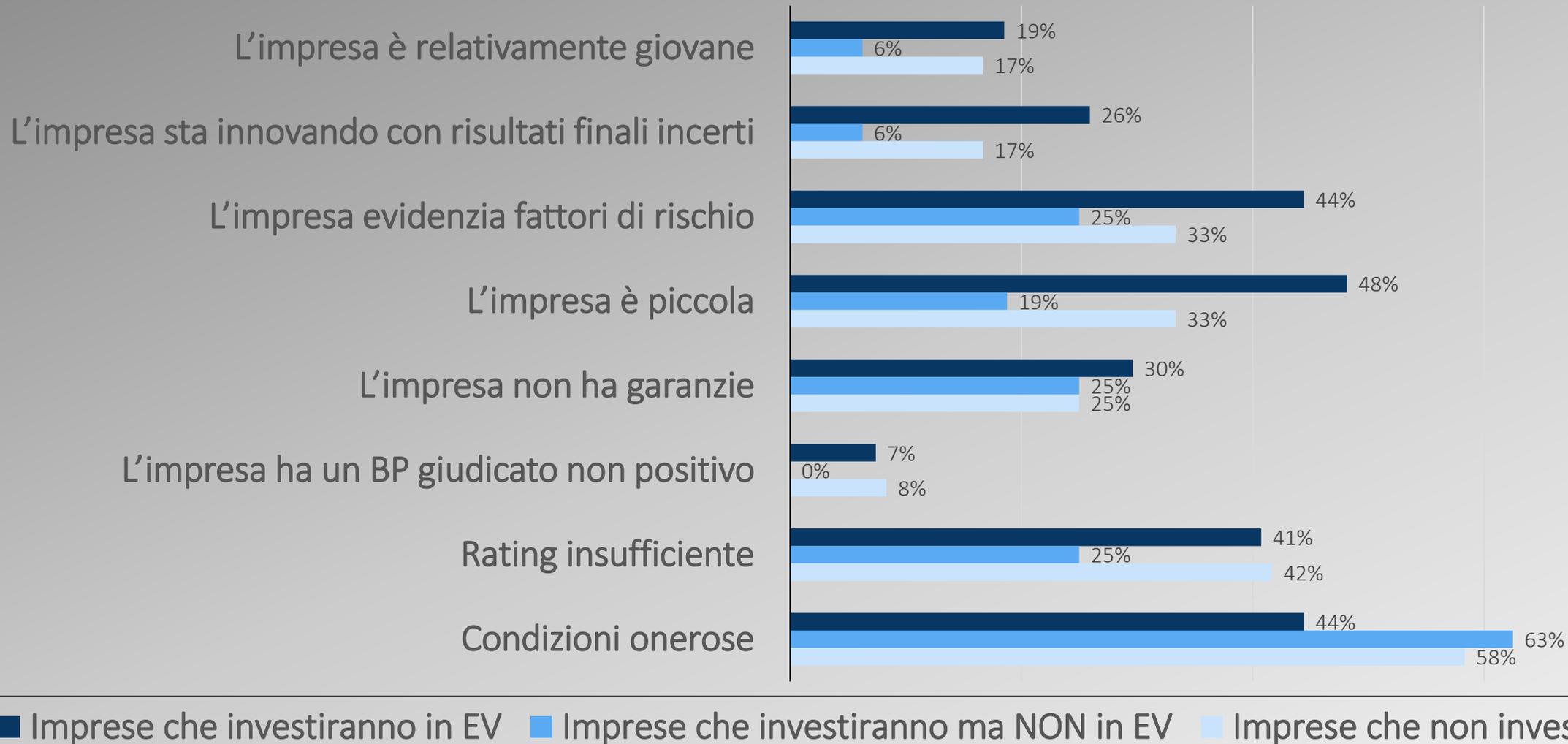
La prima valutazione in ambito finanziario è stata quella di verificare se le imprese riscontrino delle difficoltà ad accedere al credito per finanziare le loro attività di breve e di lungo periodo.

Solo l'15,8% delle imprese ha affermato di avere problemi nell'accedere al credito, ma questa percentuale è decisamente superiore, ed era preventivabile, per le micro imprese (24,3%) e per le imprese meridionali (30,0%). Sicuramente meno prevedibili è che il 30,8% delle imprese specializzate nella fornitura per l'infrastruttura di rete abbia dichiarato di avere difficoltà al credito.

Queste evidenze sono particolarmente interessanti soprattutto considerando il fatto che nei prossimi anni difficilmente i tassi di interesse saranno prossimi allo zero, come è avvenuto per molto tempo prima del periodo pandemico, e che le linee di credito saranno con molta probabilità più restrittive. Infatti, le imprese dell'infrastruttura di rete, che sono di fatto i nuovi attori della filiera automotive estesa, e che necessitano di consistenti risorse finanziarie per far fronte agli investimenti, potrebbero non essere adeguatamente supportate dal sistema creditizio e, di conseguenza, si potrebbe venire a generare un intoppo nel sostegno alla trasformazione verso la mobilità elettrica.

Le imprese specializzate nell'infrastruttura della rete elettrica, hanno condizionato il risultato relativo alla difficoltà ad accedere al credito per le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo (22,7%), rispetto alle altre due categorie (imprese che investiranno ma non nell'elettrificazione del veicolo (16,8%) e le imprese che investiranno affatto (8,6%).

RILEVANZA DEGLI OSTACOLI PER L'ACCESSO AL CREDITO



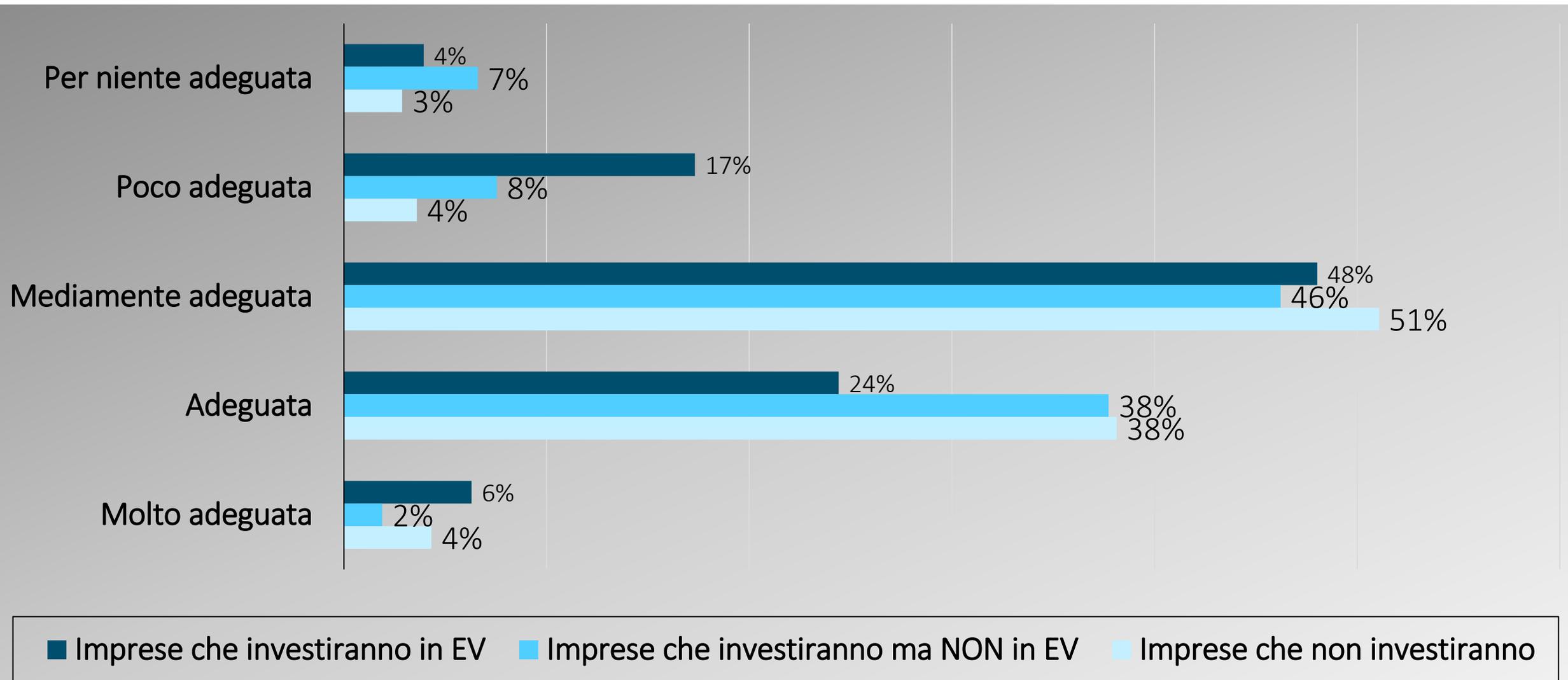
Alle imprese che hanno evidenziato difficoltà all'accesso al credito è stato chiesto anche di evidenziare quali fossero gli ostacoli che non permettevano il finanziamento delle loro attività. La valutazione è stata effettuata sulla base di una scala Likert di cinque valori, da non importante a molto importante, e nel grafico sono stati riportati i diversi possibili ostacoli rispetto alla somma della valutazione importante e molto importante.

Dal grafico si evince che i principali ostacoli al credito risultano essere l'onerosità delle condizioni poste dai finanziatori, e in misura minore per le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo.

A seguire e allo stesso livello rientrano una struttura finanziaria/manageriale che non consente di ottenere un giudizio di rating sufficiente, la dimensione dell'impresa e la presenza di fattori di rischio. In tutti e i tre casi, le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo denotano percentuali superiori alla media.

Secondo le imprese rispondenti, la "giovane" età dell'impresa, l'incertezza degli investimenti e una valutazione negativa del business plan non sono ritenuti ostacoli per accedere al credito.

È ADEGUATA L'OFFERTA DI SERVIZI FINORA RICEVUTA DA PARTE DEI VOSTRI INTERLOCUTORI FINANZIARI?



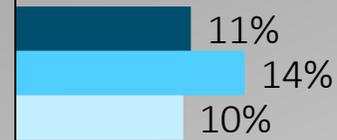
È ADEGUATA L'OFFERTA DI SERVIZI FINORA RICEVUTA DA PARTE DEI VOSTRI INTERLOCUTORI FINANZIARI?

Quasi il 50% delle imprese rispondenti ritiene che l'offerta di servizi finora ricevuta da parte dei vostri interlocutori finanziari sia mediamente adeguata alle esigenze della loro impresa. Inoltre, dal grafico si evince che non esistono particolari differenziazioni tra i tre raggruppamenti di imprese a seconda della tipologia di investimento.

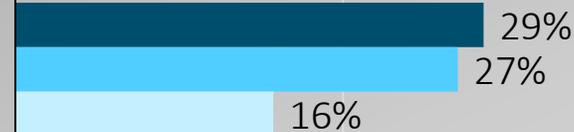
La somma delle due valutazioni più negative è pari a quasi al 14%, mentre la somma delle due valutazioni più positive è pari a quasi il 38%. Le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo si distinguono per valutazioni più critiche rispetto agli altri due raggruppamenti.

IL RUOLO PRINCIPALE DEGLI ISTITUTI DI CREDITO E DEGLI ALTRI INVESTITORI ISTITUZIONALI

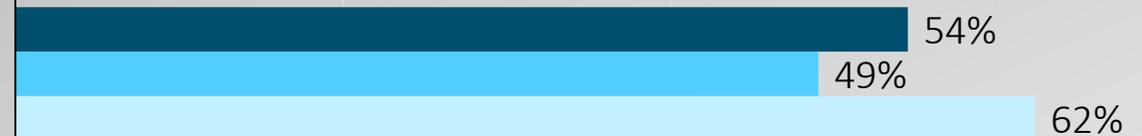
Consulenza nella definizione dello scopo dei progetti e nella stesura dei programmi di investimento



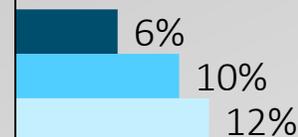
Partnership nella progettazione e nella scelta delle soluzioni finanziarie più idonee



Promotore di soluzioni finanziarie a condizioni agevolate



Promotore di soluzioni finanziarie innovative diverse dal credito



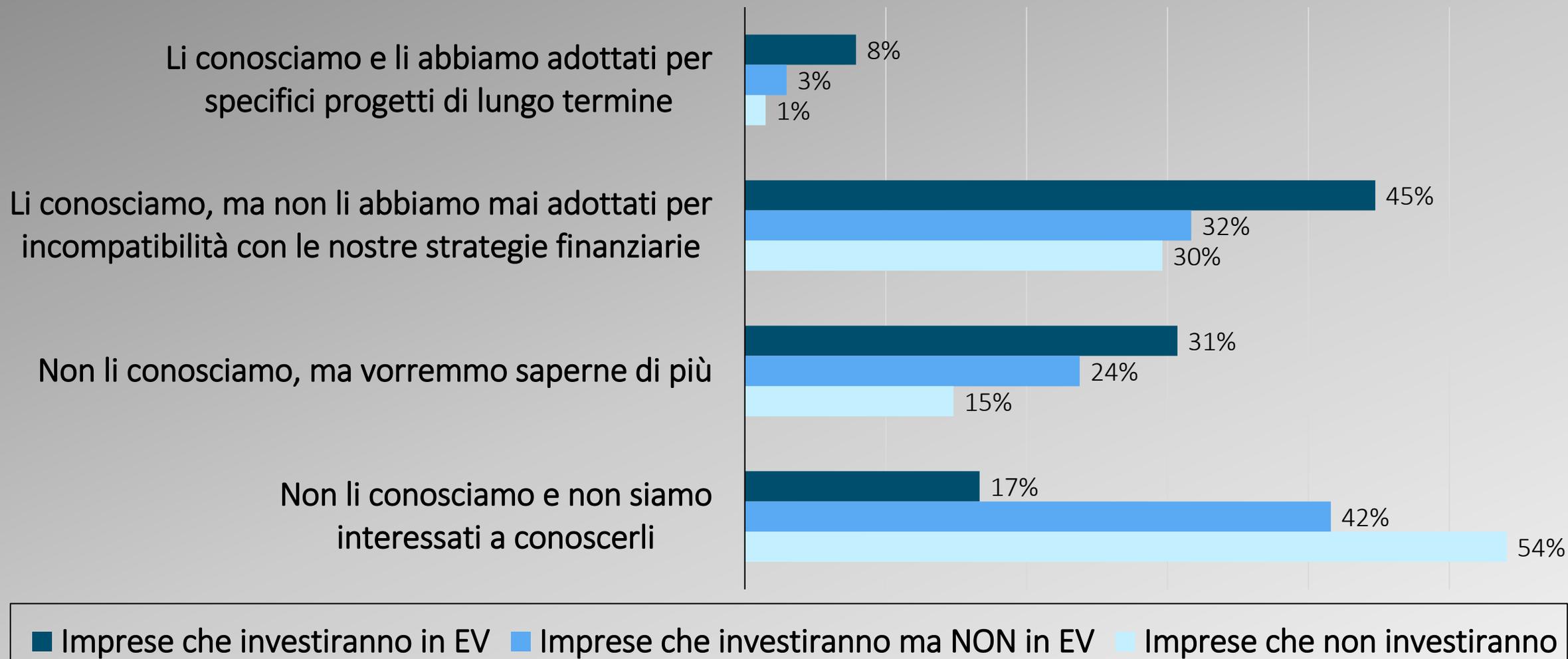
■ Imprese che investiranno in EV ■ Imprese che investiranno ma NON in EV ■ Imprese che non investiranno

Alle imprese rispondenti è stato chiesto anche di esplicitare quale dovrebbe essere il ruolo principale degli istituti di credito e/o altri investitori istituzionali per gli investimenti a seguito dell'elettrificazione del veicolo. Anche in questo caso era possibile una sola risposta e, per tanto, per ogni categoria di rispondente la somma è pari a 100.

La maggiore distinzione è tra le imprese che svilupperanno nuovi prodotti nel periodo 2024-27, indipendentemente se per l'elettrificazione del veicolo e meno, o meno.

Per il ruolo maggiormente prefigurato per gli istituti di credito e/o altri investitori istituzionali per gli investimenti a seguito dell'elettrificazione del veicolo si identifica maggiormente un prospetto al quanto tradizionale come quello di promotore di soluzioni finanziarie a condizioni agevolate, più della metà dei consensi e in particolare modo per chi non investirà.

Le rimanenti opzioni ottengono valutazioni decisamente inferiori. Solo il ruolo di partnership nella progettazione e nella scelta delle soluzioni finanziarie più idonee ottiene una valutazione significativa.



L'utilizzo, o al meno la conoscenza insieme all'intenzione di conoscere gli strumenti finanziari innovativi, quali *green bond*, *green loans*, *sustainability linked bond* e/o altri strumenti diversi dal credito, per investimenti nell'elettrificazione del veicolo evidenziano, come era da attendersi, una significativa distinzione tra le categorie di investimento. Anche in questo caso era possibile una sola risposta e, per tanto, per ogni categoria di rispondente la somma è pari a 100.

Non è un caso che il 54% delle imprese che non investiranno nel periodo 2024-27 non conosce gli strumenti finanziari innovativi e non sono interessati a conoscerli. Percentuale che scende al 42% per chi investirà ma non nell'elettrificazione del veicolo e al 17% alla categoria rimanente.

Limitata l'adozione di *green bond*, *green loans*, *sustainability linked bond* e strumenti simili diversi dal credito tradizionale. In media solo il 4% delle imprese rispondenti li adotta, e questa percentuale sale all'8% per le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo.

I FATTORI RILEVANTI CHE INFLUENZANO LA SCELTA DEI PARTNER FINANZIARI



■ Imprese che investiranno in EV ■ Imprese che investiranno ma NON in EV ■ Imprese che non investiranno

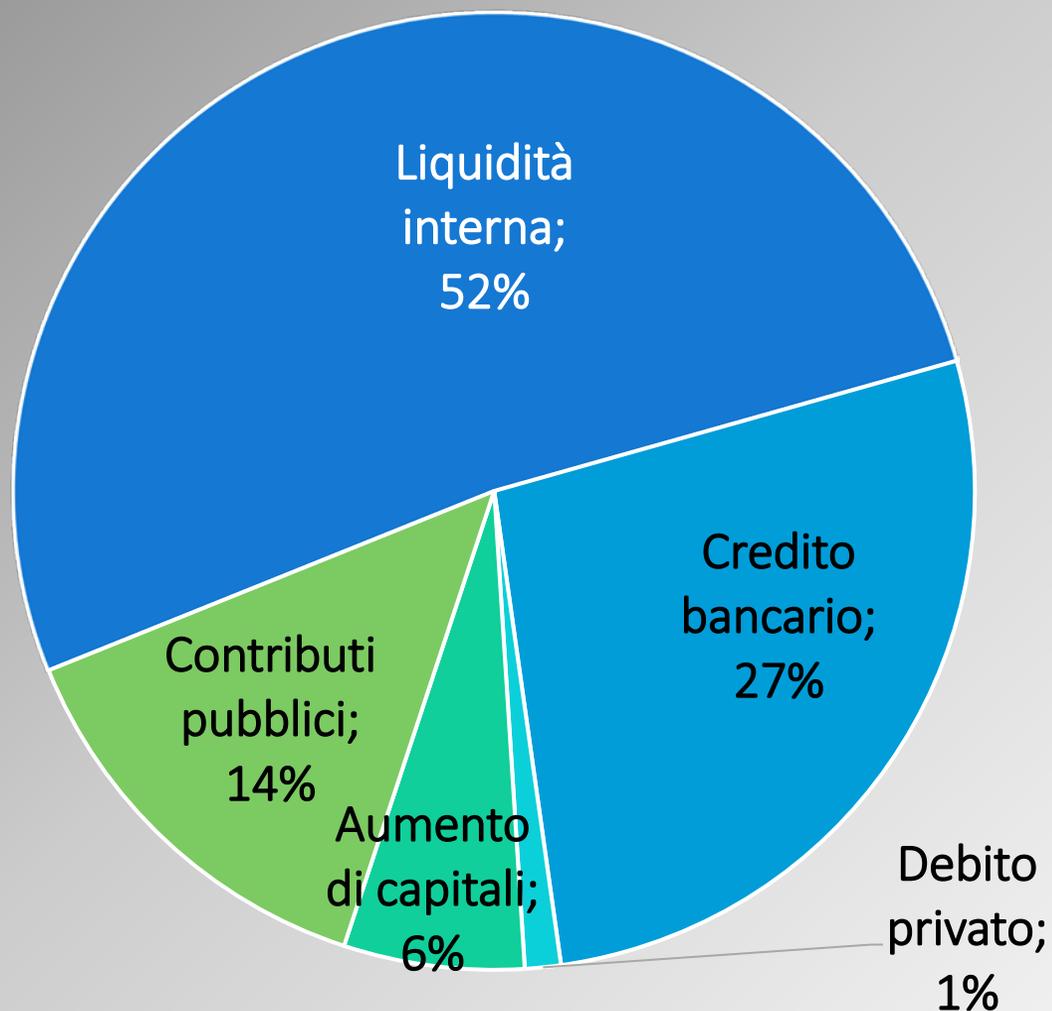
Anche per questa domanda, relativa ai fattori che influenzano la scelta dei partner finanziari per gli investimenti per l'elettrificazione del veicolo, traspare una visione tradizionale con l'attribuzione di rilevanza ad elementi ampiamente risaputi quali: la chiarezza e la trasparenza delle soluzioni proposte (in media 70%); le condizioni di finanziamento e il rapporto di fiducia con l'istituto finanziario (per entrambe le risposte 66%) e la reputazione dell'istituto finanziario (48%).

La valutazione è stata effettuata sulla base di una scala Likert di cinque valori, da non rilevante a molto rilevante, e nel grafico sono stati riportate le diverse possibili opzioni rispetto alla somma della valutazione rilevante e molto rilevante.

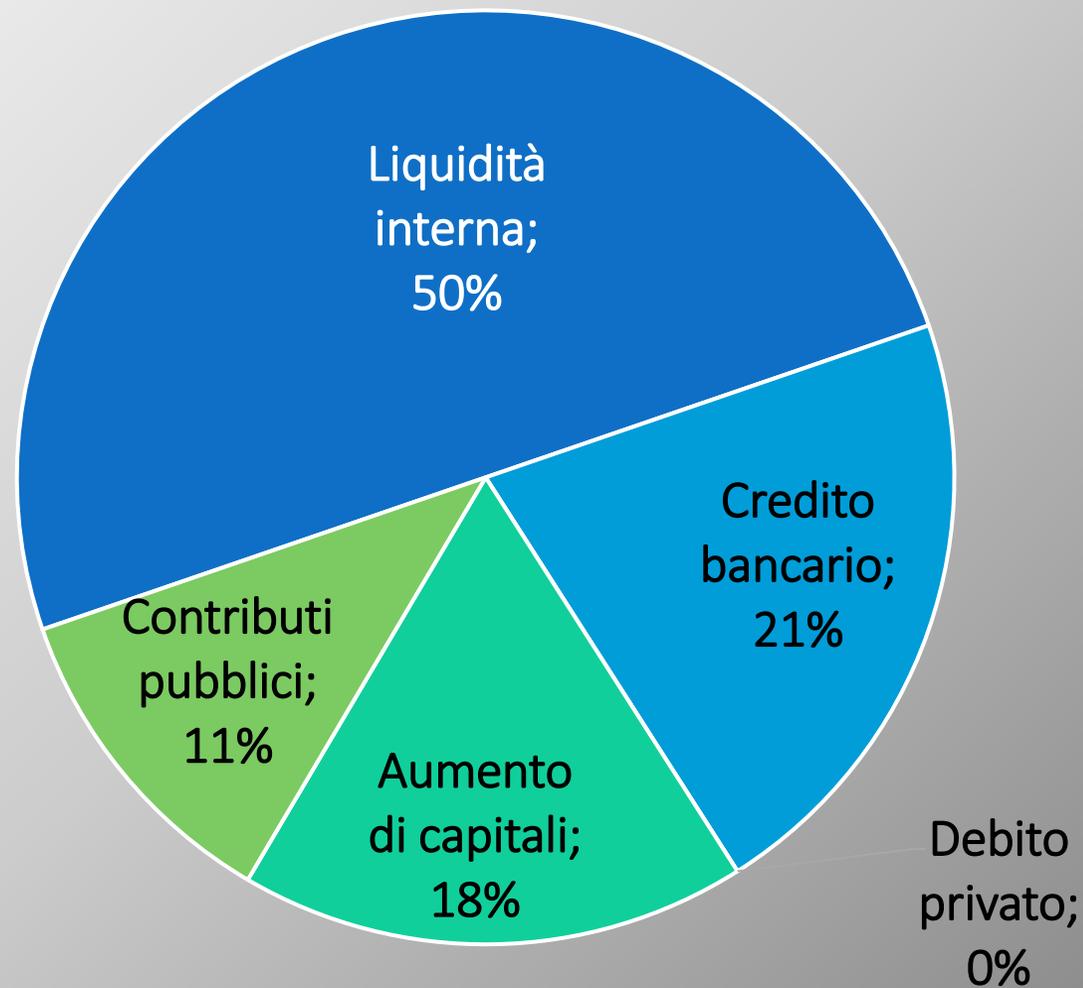
Decisamente inferiori la rilevanza attribuita per le opzioni rimanenti come le competenze specifiche nel settore (38%), la possibilità di partnership nella progettazione degli investimenti (36%) e la possibilità di networking con altre imprese del settore (24%).

Come evidenzia il grafico nella slide non emergono particolari distinzioni tra le tre categorie di investimento.

IMPRESE CHE INVESTIRANNO IN EV



INFRASTRUTTURA DI RETE



In quest'ultima slide alle imprese che investono nell'elettrificazione del veicolo è stato chiesto quali fossero le fonti di finanziamento.

Il grafico pone a confronto il campione delle imprese rispondenti che investono nell'elettrificazione del veicolo con il sottocampione delle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete che avevano evidenziato maggiori ostacoli al credito.

Come si può notare le differenze sono minime con l'eccezione del ricorso all'aumento del capitale sociale da parte delle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete (+12 punti percentuali) a discapito del credito bancario (- 6 punti percentuali).

La fonte principale di finanziamento risulta essere la liquidità interna e quasi nullo il ricorso al debito privato tramite l'emissione, ad esempio di obbligazioni.



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Questo policy briefing è stato curato da:

Beatrice Moro, Analista Senior Finanza Sostenibile, ECCO

beatrice.moro@eccoclimate.org

Massimiliano Bienati, Responsabile Trasporti, ECCO

massimiliano.bienati@eccoclimate.org

Si ringraziano il Forum per la Finanza Sostenibile e l'Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive (OTEA) per il contributo fornito dalle loro ricerche.

Le opinioni riportate nel presente policy briefing sono riferibili esclusivamente ad ECCO, autore della ricerca.

Per interviste o maggiori informazioni sull'utilizzo e sulla diffusione dei contenuti presenti in questo briefing, si prega di contattare:

Andrea Ghianda, Responsabile Comunicazione, ECCO

andrea.ghianda@eccoclimate.org

+39 3396466985

www.eccoclimate.org

Data di pubblicazione:

24 ottobre 2024