

5 La dinamica delle esportazioni e delle importazioni dell'ecosistema automotive italiano

Giuseppe Giulio Calabrese
(CNR-IRCrES, Torino, Italia)

Sommario 5.1 Introduzione. – 5.2 Metodologia di analisi. – 5.3 Evoluzione del fatturato e del commercio con l'estero. – 5.4 La dinamica delle esportazioni e delle importazioni dei fornitori automotive. – 5.5 La dinamica delle esportazioni e delle importazioni delle imprese specializzate nella ricarica elettrica. – 5.6 Conclusioni.

5.1 Introduzione

Il presente capitolo analizza l'interscambio commerciale delle singole imprese selezionate dall'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano, distinguendo, come è stato evidenziato nell'introduzione, da un lato le imprese che operano a vario titolo nella componentistica automotive italiana e dall'altro lato le imprese operanti nell'infrastruttura di rifornimento della ricarica elettrica. Ciascun macro-raggruppamento è stato a sua volta stratificato in termini di localizzazione macroregionale, dimensionamento secondo la classificazione adottata dall'Unione europea e specializzazione settoriale sulla base dei codici ATECO.

L'internazionalizzazione delle imprese è un fenomeno con dinamiche plurime (Manello, Calabrese 2015), sintetizzabili da un lato con le esportazioni e gli investimenti diretti esteri in uscita, che sono i due principali modi per entrare nei mercati al di fuori dei confini nazionali, ai quali si aggiungono la creazione di reti attraverso forme contrattuali o informali (Moretti, Zirpoli 2017).

In senso inverso, l'internazionalizzazione delle imprese può avvenire tramite il controllo proprietario di soggetti stranieri, vale a dire attraverso gli investimenti diretti esteri in entrata che possono realizzarsi costituendo nuove imprese partendo direttamente dal 'prato verde', i cosiddetti *greenfield*, o mediante l'acquisizione di attività operative nazionali.

Similmente alle esportazioni, dall'altro lato, anche le importazioni, definibili altresì come *outsourcing* internazionale, possono essere considerate come un'altra modalità di internazionalizzare le imprese. Di fatto, per la maggior parte delle società di piccole e micro-dimensioni, il primo step del processo di internazionalizzazione riguarda proprio il *sourcing* tramite le importazioni, piuttosto che mediante le esportazioni (Di Gregorio,

Musteen, Thomas 2009). Alcuni autori hanno addirittura riconosciuto alle importazioni positivi effetti sulla redditività aziendale (Lahiri 2016; Calabrese, Manello 2018) con acquisti esteri non necessariamente legati alla riduzione dei costi, ma dovuti prevalentemente alla carenza di specifiche specializzazioni presenti nel mercato domestico e ciò indipendentemente dalla dimensione aziendale (Di Gregorio, Musteen, Thomas 2009).

Per quanto concerne le esportazioni, volumi maggiori di vendite dovrebbero consentire alle imprese di realizzare economie di scala e di scopo e, di conseguenza, aumentare la produttività del lavoro, l'efficienza gestionale, la riduzione dei costi e la redditività. Altri benefici indiretti dovrebbero riguardare l'apprendimento attraverso l'esperienza sfruttando risorse materiali e immateriali in un mercato più ampio e più competitivo (Ramaswamy 1992; Giachetti 2012).

In tal senso, le politiche di sostegno alle esportazioni possono contribuire a migliorare le prestazioni delle imprese, contribuendo all'acquisizione di conoscenze, competenze e capacità manageriali. I policymaker sono da tempo coinvolti nel facilitare o incoraggiare le esportazioni (Nesset 2004). La creazione di specifiche agenzie governative italiane - come ICE, SIMEST E SACE - per la promozione delle esportazioni, e più in generale l'internazionalizzazione, è diventato uno strumento cruciale per stimolare le esportazioni e il coinvolgimento delle imprese internazionali, in particolare le piccole e medie imprese (Görg, Henry, Strobl 2008).

5.2 Metodologia di analisi

Lo strumento principale di analisi utilizzato in questa ricerca è stato la banca dati COEWB-ISTAT, che a livello di singola impresa consente di quantificare i flussi commerciali verso l'estero distinguendoli per Paese di destinazione e origine, nonché per tipologia di prodotto identificabile tramite i codici ATECO a cinque digit. Inoltre, l'analisi si è avvalsa del database AIDA di Bureau Van Dijk per i dati di bilancio, essenzialmente fatturato e acquisti di beni e servizi, in modo da poter calcolare le propensioni all'esportazione e all'importazione. Il primo indicatore è dato dal rapporto tra esportazioni e fatturato totale, il secondo da importazioni e acquisti di beni e servizi.

Per assicurare omogeneità dei dati ed evitare discontinuità aziendali, non sono state considerate le imprese con bilanci consolidati, le holding industriali e le imprese assemblatrici finali essenzialmente del gruppo Stellantis.

Il periodo di analisi riguarda i dati degli ultimi cinque anni disponibili dal 2017 al 2021; seppur non costituisca una serie storica di lunga durata, il periodo risulta essere più che sufficiente per evidenziare i cambiamenti in corso e in particolare per verificare il superamento del prolungato blocco delle attività del 2020 a causa della pandemia per il COVID-19.

Il campione di imprese analizzato in questo capitolo (2.353 imprese) è un ampio sottoinsieme delle imprese presenti nell'Osservatorio in quanto non è stato possibile ricostruire la serie storica per tutte le aziende (2.403), generalmente per il mancato aggiornamento dei database per l'ultimo anno contabile. Ciononostante, come si può facilmente constatare, la copertura è piuttosto elevata ed è prossima al 98%: 2.265 aziende su 2.303 imprese per i fornitori automotive e 88 su 100 per le imprese specializzate nella ricarica elettrica.

Per entrambi i macro-raggruppamenti, nelle successive tre tabelle è stata riportata la distribuzione, in termini unitari e per fatturato, a seconda della localizzazione della sede produttiva nelle principali aree geografiche ad elevata specializzate nell'automotive, dei principali settori produttivi e della dimensione aziendale.

Il Piemonte registra in termini numerici (31,6%) la percentuale più elevata per quanto concerne i fornitori automotive (tab. 5.1), ma in termini di fatturato la leadership è appannaggio della Lombardia (38%); la sensibile differenza con la percentuale relativa alla numerosità (27,8%) evidenzia un dimensionamento aziendale maggiore rispetto alle altre aree geografiche. Il settore maggiormente rappresentato (tab. 5.2) è ovviamente quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (ATECO 29), seguito dalle imprese specializzate nella fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche (ATECO 22).

Per quanto riguarda i produttori inerenti all'infrastruttura per la ricarica elettrica, più di un terzo delle imprese è localizzata in Lombardia (37%) e rappresenta il 78,9% del fatturato. Da segnalare la significativa presenza di queste imprese nel Mezzogiorno e nel Centro Italia, rispettivamente il 20% e il 18%, percentuale, tuttavia, non confermata in termini di fatturato (rispettivamente il 3,6% e il 2,5%). La presenza di queste imprese in Piemonte e Veneto risulta essere relativamente modesta e, altresì, poco consistente. Nell'ambito delle specializzazioni, coprono ovviamente un ruolo rilevante i settori della fabbricazione di apparecchi elettrici (ATECO 27, 20% in numero e 36,9% del fatturato) e dei prodotti elettronici (ATECO 26, 16% in numero e 17% del fatturato). Tra i due comparti si collocano le imprese fornitrici di servizi commerciali, come i gestori di colonnine di ricarica elettrica (ATECO 46, 16% in numero e 35,8% del fatturato).

Tabella 5.1 Distribuzione campione fornitori automotive per localizzazione e specializzazione produttiva (2021, %)

Regione	% imprese	% fatturato	Settore ATECO	% imprese	% fatturato
Piemonte	31,6%	30,6%	29 Autoveicoli	27,1	25,6
Lombardia	27,8%	38,0%	22 Gomma e plastica	9,6	13,8
Emilia-Romagna	11,8%	6,6%	25 Prodotti in metallo	27,5	12,5
Veneto	8,5%	6,9%	24 Metallurgia	4,0	10,8
Resto Nord Italia	2,9%	4,0%	27 Apparecchi elettrici	4,1	6,2
Centro Italia	10,9%	9,9%	20 Prodotti chimici	1,8	5,4
Sud Italia	6,5%	3,9%	Altri settori	25,9	25,7
Totale	100%	100%	Totale	100%	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati di bilancio

Tabella 5.2 Distribuzione campione fornitori ricarica elettrica per localizzazione e specializzazione produttiva (2021, %)

Regione	% imprese	% fatturato	Settore ATECO	% imprese	% fatturato
Piemonte	5,0%	1,6%	27 Apparecchi elettrici	20,0	36,9
Lombardia	37,0%	78,9%	46 Commercio all'ingrosso	16,0	35,9
Emilia-Romagna	9,0%	5,0%	26 Prodotti elettronici	16,0	17,0
Veneto	5,0%	0,7%	42 Ingegneria civile	1,0	3,0
Resto Nord Italia	6,0%	7,8%	43 Costruzioni specializzate	12,0	2,7
Centro Italia	20,0%	3,6%	72 ricerca scientifica	3,0	1,2
Sud Italia	18,0%	2,5%	Altri settori	32,0	3,3
Totale	100%	100%	Totale	100%	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati di bilancio

Come anticipato, la ricerca ha tenuto conto anche delle differenze dimensionali¹ che sono state colte integrando la normativa comunitaria e suddividendo il campione in cinque raggruppamenti, dalle micro alle grandi imprese, sulla base del fatturato medio del periodo analizzato.

Come si può osservare in tabella 5.3, per i fornitori di ricariche elettriche si evidenzia la presenza in termini sia numerici sia di fatturato di imprese maggiormente dimensionate. Per questo macro-raggruppamento le medio-

1 La ricerca ha seguito la normativa comunitaria, che prevede tre raggruppamenti - micro imprese (meno di 2mln di € di fatturato), piccole imprese (da 2 a 10mln di € di fatturato), medie imprese (da 10 a 50mln di € di fatturato) - ai quali sono stati aggiunti quello delle medio-grandi imprese (da 50 a 300mln di € di fatturato) e quello delle imprese grandi (oltre 300mln di € di fatturato). Per la distinzione tra imprese medio-grandi e grandi sono stati considerati i criteri adottati da Mediobanca.

grandi e grandi imprese sono il 25,3% del totale e coprono il 92,5% del fatturato, mentre per i fornitori di componenti e sistemi automotive sono invece rispettivamente il 14,4% e il 77,8%. Ciononostante, in entrambi i raggruppamenti prevalgono numericamente le micro e le piccole imprese (circa il 50%) ma, come si può facilmente dedurre da quanto poc'anzi accennato, coprono un peso residuale del giro d'affari.

Tabella 5.3 Distribuzione campione per dimensione aziendale (2019, %)

Fornitori automotive	% imprese	% fatturato	Fornitori ricarica elettrica	% imprese	% fatturato
Micro imprese	25,3%	0,2%	Micro imprese	30,3%	0,2%
Piccole imprese	31,4%	3,1%	Piccole imprese	17,2%	1,4%
Medie imprese	28,8%	18,9%	Medie imprese	27,3%	5,9%
Medio-grandi imprese	12,6%	43,5%	Medio-grandi imprese	18,2%	28,3%
Grandi imprese	1,8%	34,3%	Grandi imprese	7,1%	64,2%
Totale	100%	100%	Totale	100%	100%

Fonte: nostre elaborazioni su dati di bilancio

5.3 Evoluzione del fatturato e del commercio con l'estero

Prima di analizzare in modo esaustivo i flussi commerciali con l'estero, è interessante soffermare l'attenzione sul confronto tra evoluzione del fatturato e della sua componente delle esportazioni, da cui deriva per sottrazione la domanda interna, con l'integrazione delle importazioni.

Come è stato specificato in una precedente indagine (Calabrese 2017), la crisi economico-finanziaria americana del 2008 e quella dei debiti sovrani dell'Eurozona del 2010 hanno avuto un impatto particolarmente pesante sul comparto automotive (Manello, Calabrese 2015) e solo a partire dal 2012 è stato possibile osservare i primi segnali di inversione (Enrietti, Calabrese 2013), che sono stati ampiamente confermati nel quinquennio successivo. Per le imprese della componentistica automotive italiana dal 2012 al 2016 il recupero dei livelli produttivi era stato costante con una variazione complessiva del 17,2%.

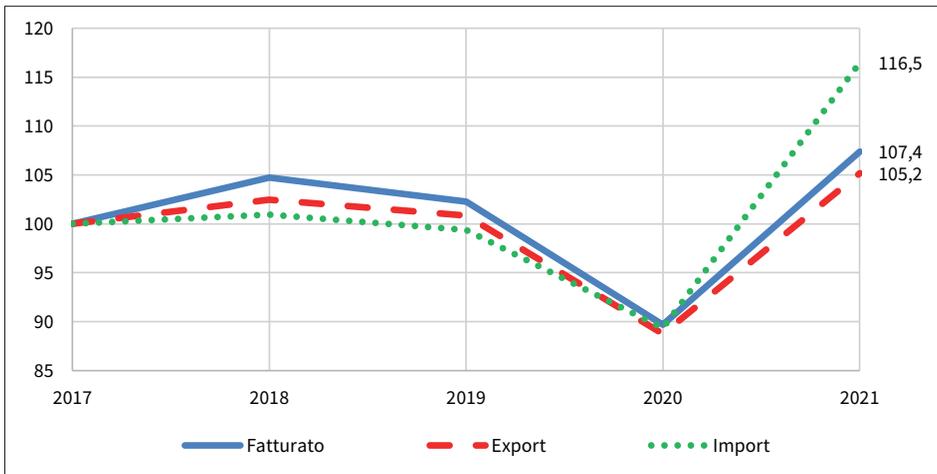
Il quinquennio successivo, analizzato in questa ricerca, è stato fortemente condizionato nel 2020 dalla pandemia COVID-19 e nell'anno successivo dalle difficoltà legate agli approvvigionamenti con conseguente congestione produttiva e disallineamento delle filiere produttive (Novaresio, Patrucco 2022).

Come si può notare dalla figura 5.1 relativa ai fornitori automotive, i due anni precedenti alla pandemia hanno evidenziato una scarsa crescita e una dinamica simile per i tre indicatori, confermata anche nel 2020.

Il 'rimbalzo' avvenuto nel 2021 per l'insieme dell'economia italiana e in particolare per i settori manifatturieri si è concretizzato anche per le imprese dell'Osservatorio fornitori automotive con valori superiori al periodo pre-pandemico. Rispetto al 2020, il fatturato è cresciuto in valore del 19,7% e in misura leggermente maggiore delle esportazioni (+18,5%) segno che i ricavi sono stati sostenuti in particolar modo dalla domanda interna.² Un elemento distintivo concerne le importazioni che sono cresciute in misura ancor più consistente (+30,4%), un orientamento che dovrà essere verificato nei prossimi anni se di natura congiunturale, dovuto alla diversa dinamica dei prezzi, o più prettamente strutturale, evoluzione della domanda.

Da segnalare che, dal confronto con i dati ISTAT, nel 2021 le imprese dell'Osservatorio fornitori automotive performano meglio rispetto al settore ATECO 29 (fatturato +15,9% ed esportazioni +14,4%) ed in particolare del sottogruppo 29.3 (fatturato +14,6% ed esportazioni +12,9%), ma registrano risultati inferiori rispetto all'insieme dei settori manifatturieri (fatturato +22,6% ed esportazioni +19,2%).

Figura 5.1 Evoluzione per i fornitori automotive del fatturato totale, delle esportazioni e delle importazioni (2017=100)



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali e dati COEWEB ISTAT

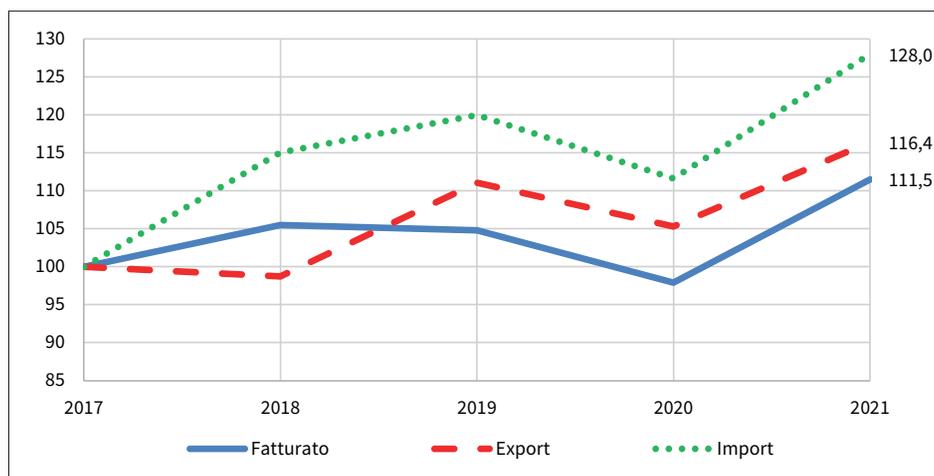
² Il 'traino' offerto dalla domanda interna si era manifestato, sebbene in misura limitata, anche negli anni precedenti a conferma di quanto era già stato evidenziato in una precedente ricerca (Calabrese 2017). Indubbiamente, questo non è più un aspetto di novità rispetto a quando erano soprattutto le esportazioni a salvaguardare i livelli produttivi della filiera automotive italiana piuttosto che gli assemblatori nazionali (Manello, Calabrese, Frigero 2015).

In figura 5.2 sono stati riportati i valori inerenti alle imprese specializzate nella ricarica elettrica. Il *pattern* grafico è completamente diverso da quello precedente, segno di un comparto in fase di consolidamento, e solo nell'ultimo anno si evidenzia una sorta di uniformità negli indicatori di sviluppo. Infatti, il *trend* di crescita è stato solo parzialmente inficiato dall'evento pandemico e la crescita in valore nel 2021 è stata leggermente inferiore a quella tumultuosa degli altri comparti manifatturieri: fatturato +13,9%, esportazioni +10,6% e importazioni +14,6%.

Complessivamente le imprese dell'Osservatorio nel 2021 hanno esportato in valore 31,4mld di € e importato 26,4mld di € con un saldo positivo di 5mld di €. Rispetto al 2017, le esportazioni sono cresciute del 6,1% e le importazioni del 15,9%, di conseguenza il saldo commerciale si è sensibilmente ridotto (-31,4%); nel 2017 superava i 7mld di €.

Tuttavia, è necessario segnalare che unicamente le imprese fornitrici automotive contribuiscono positivamente alla bilancia commerciale per 5,3mld di €, mentre per le imprese specializzate nella ricarica elettrica il saldo è negativo per 0,3mld di €, per quest'ultime lo stesso risultato si è verificato in tutto il periodo analizzato anche se nel 2017 era quasi prossimo allo zero.

Figura 5.2 Evoluzione per i fornitori automotive del fatturato totale, delle esportazioni e delle importazioni (2017=100)



Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali e dati COEWEB ISTAT

5.4 La dinamica delle esportazioni e delle importazioni dei fornitori automotive

La tabella 5.4 riporta per le imprese fornitrici automotive i dati principali relativi all'ultimo anno e le variazioni avvenute in termini percentuali o punti percentuali rispetto all'inizio del periodo analizzato (2017), all'anno precedente alla pandemia (2019) e all'anno condizionato dalla pandemia.

Nel 2021 le esportazioni sono state pari a 28,6mld di € e le importazioni pari a 23,2mld di €, come anticipato nel precedente paragrafo, la differenza ha generato un saldo commerciale positivo superiore a 5,3mld di €. Entrambi i flussi commerciali sono in crescita, ma il tendenziale delle importazioni è nettamente superiore e ciò ha comportato un significativo calo della bilancia commerciale (-26,1% rispetto al 2017).

I prossimi tre indicatori, calcolati per ogni singola impresa, esplicitano maggiormente l'esposizione delle imprese dell'Osservatorio verso i mercati esteri.

- Il 64,4% dei fornitori automotive nel 2021 ha effettuato vendite a clienti stranieri in percentuale superiore rispetto a quelli che invece hanno acquistato beni e servizi dall'estero (58,1%). Entrambe le percentuali sono in calo, segno di una maggiore difficoltà relazionale o di minor interesse verso i mercati esteri, e in misura maggiore per gli importatori attivi.
- In media la propensione a esportare è stata nel 2021 del 33,2% in leggero calo rispetto agli anni precedenti, mentre la propensione a importare è stata del 33,7% e in deciso aumento. Il dato delle esportazioni, congiuntamente con quello precedente, potrebbe indurre a ritenere ad una maggior difficoltà a competere a livello internazionale che, tuttavia, potrebbe essere dovuto anche da una maggior attrattiva del mercato interno o a dinamiche commerciali stravolte dagli eventi in corso. Invece, per le importazioni il risultato è in contrasto con la precedente valutazione, l'*outsourcing* internazionale cresce in misura maggiore rispetto a quello domestico.
- Per quanto concerne le imprese che vendono all'estero, è interessante scorporare i livelli di fatturato esportato dal quale si evince che nel 2021 il 19,3% delle imprese fornitori automotive denotano livelli minimali di fatturato esportato (inferiore al 10%) e, dal lato opposto, il 20,6% delle imprese registra livelli consistenti di esportazioni e superiori al 50% del fatturato. Tra queste, 23 imprese (1% del totale) sono configurabili come esportatori totali e il 7,9% fortemente esportatori (esportazioni su fatturato maggiore del 75%).
- Nel 2021, il 72,6% dei fornitori automotive registra un saldo commerciale positivo in calo di 1,4 punti percentuali rispetto al 2017 a conferma delle valutazioni precedenti.

Tabella 5.4 Flussi commerciali e indici del commercio internazionale per i fornitori automotive

Flussi commerciali	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Totale esportazioni	28.604.760.102	5,2%	4,3%	18,5%
Totale importazioni	23.262.769.865	16,5%	17,2%	30,4%
Saldo commerciale	5.341.990.237	-26,1%	-29,6%	-15,2%
Imprese	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Esportatrici attive	64,4%	-1,7 p.p.	1,0 p.p.	-0,8 p.p.
Importatrici attive	58,1%	-4,0 p.p.	2,1 p.p.	3,4 p.p.
Propensione	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Alle esportazioni	33,2%	-0,6 p.p.	-0,5 p.p.	-0,3 p.p.
Alle importazioni	33,7%	2,5 p.p.	2,5 p.p.	-8,6 p.p.
Imprese con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	72,6%	-1,4 p.p.	-1,6 p.p.	-3,0 p.p.
Saldo commerciale negativo	27,4%	1,4 p.p.	1,6 p.p.	3,0 p.p.
Totale	100%			
Paesi con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	80,3%	-2,7 p.p.	-3,5 p.p.	-2,2 p.p.
Saldo commerciale negativo	19,7%	2,7 p.p.	3,5 p.p.	2,2 p.p.
Totale	100%			
Comparti con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	48,7%	3,3 p.p.	1,9 p.p.	0,4 p.p.
Saldo commerciale negativo	51,3%	-3,3 p.p.	-1,9 p.p.	-0,4 p.p.
Totale	100%			

Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali e dati COEWEB ISTAT

Nel 2021 le imprese fornitrici automotive hanno avuto rapporti commerciali con 193 Paesi. Come riporta la tabella 5.4 il saldo è positivo con l'80,3% dei Paesi (155) ed è in calo di 2,7 punti percentuali rispetto al 2017.

Nella tabella 5.5 è stato riportato l'elenco dei primi dieci Paesi in base all'interscambio commerciale dato dalla somma delle esportazioni e delle importazioni. Nel periodo analizzato tale indicatore è aumentato del 10% e tra i principali partner commerciali è cresciuto soprattutto con gli Stati Uniti (+72,9%), la Russia (+74,6%), il Belgio (+21,2%) e la Cina (+20,3%). La Brexit ha indubbiamente influito sulla riduzione dell'interscambio commerciale con il Regno Unito (-23,2%) soprattutto per quanto concerne le importazioni da questo Paese.

La Germania rappresenta quasi il 25% del totale dei flussi commerciali, verso la quale le imprese italiane esportano quasi 6mld di € (21% del totale) e importano 6,8mld di € (29,6%), con un saldo commerciale negativo di quasi 900mln di €, che rispetto al 2017 è più che raddoppiato. L'importanza della Germania come partner commerciale, non solo per i fornitori automotive come vedremo nel prossimo paragrafo, si evince dal confronto con l'insieme dell'economia italiana: nel 2021 la Germania ha assorbito il 13%

delle esportazioni italiane e ha contribuito per il 16% delle importazioni.³

La Francia è il secondo Paese per importanza con un saldo commerciale positivo di 1,4mld di € e in leggero calo (-3,7%) rispetto al 2017. Saldi commerciali positivi si registrano anche per: Stati Uniti, Spagna, Polonia, Regno Unito e Repubblica Ceca. Invece, oltre alla Germania, i maggiori saldi commerciali negativi derivano da Cina e Russia, ai quali bisogna aggiungere, al di fuori della classica, anche il Sud Africa (424mln di €) e Paesi Bassi (237mln di €).

Per quanto concerne le esportazioni, nella classifica dei dieci Paesi più importanti per interscambio commerciale, dovrebbe essere presa in considerazione anche l'Austria al posto della Russia con 767mln di € e per le importazioni i Paesi Bassi al posto del Regno Unito con 696mln di €.

Rispetto al 2017, le esportazioni sono aumentate in modo significativo verso Stati Uniti (+29,5%), Belgio (+20%) e Austria (24,6%) e diminuite verso gli altri Paesi inseriti nella tabella 5.5, in special modo verso il Regno Unito (-13%). Invece, le importazioni sono diminuite solo nei confronti e in misura minima dalla Francia (-2,5%) e della Spagna -9,6%) e sono cresciute sensibilmente quelle dagli Stati Uniti (+199,5%), Russia (+87,6%) e Cina (+36,6%).

Tabella 5.5 Principali Paesi per interscambio commerciale per i fornitori automotive (mln di € e percentuale sul totale 2021)

Paese	Interscambio		Esportazioni		Importazioni		Saldo
	mln di €	%	mln di €	%	mln di €	%	
Germania	12.887	24,8%	5.999	21,0%	6.888	29,6%	-889
Francia	4.610	8,9%	3.016	10,5%	1.594	6,9%	1.422
Stati Uniti	2.933	5,7%	1.636	5,7%	1.297	5,6%	339
Spagna	2.726	5,3%	1.862	6,5%	864	3,7%	998
Cina	2.456	4,7%	813	2,8%	1.643	7,1%	-830
Polonia	2.430	4,7%	1.570	5,5%	859	3,7%	711
Regno Unito	1.648	3,2%	1.349	4,7%	299	1,3%	1.051
Belgio	1.620	3,1%	798	2,8%	822	3,5%	-24
Repubblica Ceca	1.440	2,8%	780	2,7%	659	2,8%	121
Russia	1.344	2,6%	250	0,9%	1.094	4,7%	-845

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Nel 2021 le imprese fornitrici automotive hanno commercializzato 298 tipologie diverse di prodotti catalogati secondo i codici ATECO a cinque digit. Come riporta la tabella 5.4, il saldo è positivo con il 48,7% dei prodotti (145) ed è in crescita di 3,3 punti percentuali rispetto al 2017.

³ Dati dell'Osservatorio Economico - Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Nella tabella 5.6 è stato riportato l'elenco dei primi dieci prodotti commercializzati per codici ATECO a due digit in base all'interscambio commerciale. I flussi commerciali si sono incrementati in special modo nei prodotti della metallurgia (+52,2%), degli apparecchi elettrici (+18,7%) e dei prodotti elettronici (+15,6%). Solo per i prodotti non metalliferi la somma di esportazioni e importazioni è diminuita (-11,3%).

La fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (ATECO 29) rappresenta quasi il 20% del totale dei flussi commerciali, per il quale le imprese italiane esportano 7,4mld di € (25,9% del totale) e ne importano 2,7 (12,8%) con un saldo commerciale positivo di oltre 4,6mld di € che rispetto al 2017 è leggermente diminuito (-4,6%).

La fabbricazione di macchinari e apparecchiature (ATECO 28) è la seconda categoria di prodotti per importanza con un saldo commerciale positivo di 1,6mld di € e anch'esso in leggero calo (-1,2%) rispetto al 2017. Saldi commerciali positivi si registrano anche per: gli apparecchi elettrici (ATECO 27), i prodotti della gomma e plastica (ATECO 22), i prodotti in metallo (ATECO 25), i prodotti metalliferi (ATECO 23) e per quelli tessili (ATECO 13). I maggiori saldi commerciali negativi derivano dai prodotti chimici (ATECO 20), i prodotti della metallurgia (ATECO 24) e dei prodotti elettronici (ATECO 26).

Rispetto al 2017, le esportazioni sono aumentate in modo significativo per i prodotti della metallurgia (+24%), per gli apparecchi elettrici (+18,4%) e per quelli elettronici (+15%) e diminuite unicamente per i prodotti non metalliferi (-21,1%). Invece, le importazioni sono aumentate sensibilmente per gli apparecchi elettrici (+19%) e per quelli elettronici (+16,5%) e sensibilmente per la metallurgia (+63,2%), e sono diminuite unicamente per i prodotti in gomma e plastica (-6,7%).

Tabella 5.6 Principali categorie di prodotti per interscambio commerciale per i fornitori automotive (mln di € e percentuale sul totale 2021)

Categoria prodotti	Interscambio		Esportazioni		Importazioni		Saldo
	mln di €	%	mln di €	%	mln di €	%	
29 Autoveicoli	10.169	19,7%	7.409	25,9%	2.760	12,0%	4.649
28 Macchinari	9.334	18,1%	5.468	19,1%	3.867	16,8%	1.601
20 Prodotti chimici	5.963	11,5%	2.113	7,4%	3.850	16,7%	-1.737
24 Metallurgia	5.605	10,8%	1.281	4,5%	4.324	18,7%	-3.043
27 Apparecchi elettrici	4.946	9,6%	2.944	10,3%	2.002	8,7%	941
22 Gomma e plastica	4.355	8,4%	2.885	10,1%	1.469	6,4%	1.416
26 Prodotti elettronici	4.170	8,1%	1.856	6,5%	2.314	10,0%	-458
25 Prodotti in metallo	3.524	6,8%	2.380	8,3%	1.145	5,0%	1.235
23 Prodotti non metalliferi	654	1,3%	351	1,2%	303	1,3%	49
13 Industrie tessili	558	1,1%	410	1,4%	148	0,6%	262

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Le prossime tre tabelle pongono l'attenzione sulle classificazioni prese in considerazione in quest'analisi: la localizzazione produttiva della sede principale, la dimensione aziendale e la specializzazione produttiva.

Piemonte e Lombardia coprono circa il 70% delle esportazioni e delle importazioni (tab. 5.7), ma se per le prime le percentuali sono simili (rispettivamente 34,5% e 37,3%), per le importazioni la Lombardia copre il 53,9% del totale e il Piemonte il 27%. Sia Piemonte sia Lombardia coprono quote di esportazioni e importazioni superiori alle percentuali relative all'interna economia nazionale, ma il gap è maggiore per il Piemonte. Per l'intera economia il Piemonte copre il 9,6% delle esportazioni e il 7,4% delle importazioni, invece la Lombardia il 26,3% delle esportazioni e il 31,8% delle importazioni.⁴

Emilia-Romagna, Veneto e le regioni del Centro Italia coprono indicativamente ciascuna il 7,5% delle esportazioni e il 4% delle importazioni. Minimale è l'apporto delle regioni meridionali (circa il 2%).

Rispetto al 2017, entrambi i flussi commerciali sono aumentati soprattutto nelle regioni del Centro Italia (esportazioni +22,6% e importazioni +39,2%) e in Lombardia (esportazioni +7,4% e importazioni +26,8%). Da segnalare la riduzione delle importazioni in Piemonte (-4,4%).

Rispetto ai dati medi del 2021, gli indicatori relativi alle imprese esportatrici e alla propensione all'esportazione segnalano valori maggiori per i fornitori automotive piemontesi e veneti e segnatamente inferiori per le imprese delle regioni del Centro Italia e del Mezzogiorno. Per quanto riguarda le importazioni, solo le imprese Lombarde si distinguono dalle medie nazionali in modo significativo.

Il saldo commerciale positivo di 5.342mln di € è determinato in massima parte dal Piemonte (3.591mln di €) e in aumento del 14,7% rispetto al 2017. Fortemente negativo il contributo della Lombardia (-1.882mln di €) determinato unicamente da una grande azienda di prodotti chimici. Tutte le altre aree geografiche contribuiscono positivamente alla bilancia commerciale ad eccezione delle regioni del Sud Italia.

4 Dati dell'Osservatorio Economico - Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

Tabella 5.7 Flussi commerciali e localizzazione per i fornitori automotive
(percentuale sul totale e mln di € 2021, var. 2017)

Area geografica	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
Piemonte	34,5	1,8	66,9	39,4	27,0	-4,4	56,3	33,0	3.591	14,7
Lombardia	37,3	7,4	65,8	31,6	53,9	26,8	61,3	44,5	-1.882	n.c.
Emilia-Romagna	7,2	2,0	63,8	35,4	3,4	13,2	56,8	18,3	1.255	-4,0
Veneto	7,7	4,0	73,8	34,5	4,3	2,7	60,5	20,1	1.204	5,1
Resto Nord Italia	3,8	34,4	63,6	30,4	3,7	86,5	63,6	31,2	226	-34,5
Centro Italia	7,5	22,6	58,7	24,9	4,9	39,2	57,5	16,0	1.021	8,4
Sud Italia	2,0	-34,0	44,7	19,1	2,8	16,7	50,0	29,2	-72	n.c.
Totale	100	5,2	64,4	33,2	100	16,5	58,1	33,7	5.342	-26,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import; n.c. = dato non calcolabile per cambio di segno del saldo commerciale.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Come evidenzia la tabella 5.8, il peso dell'interscambio commerciale è sostenuto in special modo dalle medio-grandi e grandi imprese e in misura minore dalle medie imprese.

Per quanto riguarda le esportazioni, registrano risultati maggiori al dato medio rispetto al 2017 le medio-grandi imprese per la variazione dei quantitativi in valore (+12,8%), le grandi imprese per gli esportatori attivi (87,5% del totale), le medio-grandi e le medio imprese per la propensione alle esportazioni (rispettivamente 37,4% e 35,4%).

Per le importazioni, invece, ottengono risultati superiori al dato medio rispetto al 2017 le grandi imprese per la variazione dei quantitativi in valore (+29,7%), le grandi e le medio-grandi imprese per gli importatori attivi (rispettivamente 90% e 82,1%), le grandi imprese per la propensione a importare (45,4%).

La distribuzione delle esportazioni è simile a quella del fatturato della tabella 5.3, mentre per le importazioni si differenziano le grandi imprese che assorbono il 56,4% degli acquisti dall'estero.

Il saldo commerciale positivo è determinato quasi interamente dalle medio-grandi imprese (5.209mln di € e in aumento del 17,3%) e dalle medie imprese (2.881mln di €). Come anticipato, fortemente negativo è il contributo della grande impresa (-2.676mln di €) determinato unicamente da una azienda lombarda di prodotti chimici.

Tutti i principali settori fornitori automotive contribuiscono positivamente alla bilancia commerciale ad eccezione dei produttori specializzati nella chimica (tab. 5.9) e le variazioni sono in crescita tranne che per la fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (ATECO 29, -11,8%).

Le esportazioni sono aumentate rispetto al 2017 soprattutto nei settori della metallurgia (+23,9%), dei prodotti elettronici (+22,8%), degli

apparecchi elettrici (+16,2%) e sono diminuite nella chimica (-6,2%). Le importazioni sono aumentate nella chimica (+70,1%), nella metallurgia (+14%), nei prodotti elettronici (+10,4%) e sono diminuite solo nei prodotti in metallo (-3,5%).

Le percentuali maggiori esportatori e importatori attivi sono nei settori dei prodotti elettronici (entrambe 85,1%), nei prodotti chimici (entrambe 76,2%) e negli apparecchi elettrici (75,5% esportatori attivi e 72,5% importatori attivi).

Le imprese specializzate nei prodotti elettronici ed elettrici detengono le maggiori propensioni all'export (rispettivamente 56,8% e 42%) insieme ai produttori di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (41,6%).

In merito a quest'ultimo dato è possibile fare un confronto con i principali Paesi europei con significative produzioni nell'automotive (Germania, Francia, Spagna e Polonia) e scorporando il codice ATECO 29 in 291 (Fabbricazione di autoveicoli) e raggruppando i rimanenti due sottocodici 291 (Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi) e 293 (Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori).

Come evidenzia la tabella 5.10 la propensione alle esportazioni delle imprese italiane è inferiore, e in alcuni casi sensibilmente inferiore, a quella degli altri Paesi e per entrambi i raggruppamenti. I punti percentuali di differenza sono soprattutto per il codice ATECO 291, dai 1,7 con la Germania ai 55,9 con la Polonia, e meno per il rimanente raggruppamento anche se con la Germania i punti percentuali sono 28,7.

Tabella 5.8 Flussi commerciali e dimensione aziendale per i fornitori automotive (percentuale sul totale e mln di € 2021, var. 2017)

Dimensione aziendale	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
Micro imprese	0,1	-79,2	33,3	8,5	0,1	-81,1	26,5	4,6	27	-78,2
Piccole imprese	2,9	-6,9	69,8	22,8	1,1	-25,8	57,3	10,4	583	4,3
Medie imprese	18,5	4,6	83,8	35,4	10,6	5,0	80,8	22,3	2.881	4,3
Medio-grandi imprese	43,3	12,8	82,1	37,4	31,8	9,7	82,1	28,1	5.209	17,3
Grandi imprese	35,1	0,5	87,5	29,5	56,4	29,7	90,0	45,4	-2.676	n.c.
Totale	100	5,2	64,4	33,2	100	16,5	58,1	33,7	5.342	-26,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import; n.c. = dato non calcolabile per cambio di segno del saldo commerciale.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Tabella 5.9 Flussi commerciali e principali settori per i fornitori automotive (percentuale sul totale e mln di € 2021, var. 2017)

Settori ATECO	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
29 Autoveicoli	30,4	0,2	62,5	41,6	23,0	9,7	58,2	33,2	3.362	-11,8
22 Gomma e plastica	13,2	4,4	77,3	31,4	10,3	4,4	62,7	25,3	1.378	4,4
25 Prodotti in metallo	13,5	10,4	64,5	35,1	4,9	-3,5	51,7	14,5	2.713	17,5
24 Metallurgia	6,3	23,9	66,0	19,0	4,6	14,0	58,3	13,1	735	41,7
27 Apparecchi elettrici	8,2	16,2	75,5	42,0	4,9	10,0	72,3	25,9	1.200	22,9
20 Prodotti chimici	5,7	-6,2	76,2	31,7	21,9	70,1	76,2	62,5	-3.453	177,5
26 Prodotti elettronici	5,5	22,8	85,1	56,8	4,0	10,4	85,1	59,1	626	47,8
Altri settori	17,1	0,1	56,2	25,4	26,3	5,8	57,1	36,7	-1.219	37,0
Totale	100	5,2	64,4	33,2	100	16,5	58,1	33,7	5.342	-26,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Tabella 5.10 Propensione all'export nei principali Paesi produttori europei per i fornitori automotive codici ATECO 29 (% , 2021)

Paesi	ATECO 291	ATECO 292 E 293
Italia	40,1	41,9
Germania	41,8	70,6
Francia*	59,8	48,6
Spagna	51,7	57,9
Polonia*	96,0	50,5

* ultimo anno disponibile 2019

Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali e COEWEB ISTAT per l'Italia, VDA per la Germania, CCFA per la Francia, INE per la Spagna e GUS per la Polonia

5.5 La dinamica delle esportazioni e delle importazioni delle imprese specializzate nella ricarica elettrica

Similmente a quanto analizzato nel paragrafo precedente, la tabella 5.11 riporta per le imprese fornitori dell'infrastruttura della ricarica elettrica i dati principali relativi all'ultimo anno e le variazioni avvenute in termini percentuali o punti percentuali rispetto all'inizio del periodo analizzato (2017), all'anno precedente alla pandemia (2019) e all'anno condizionato dalla pandemia.

Nel 2021 le esportazioni sono state pari a 2,8mld di €, un decimo di quelle effettuate dai fornitori automotive, e le importazioni pari a 3,2mld di €, la differenza ha generato un saldo commerciale negativo per 307mln di €. Come per i fornitori automotive, entrambi i flussi commerciali sono in crescita, ma il tendenziale delle importazioni è nettamente superiore e ciò ha comportato un significativo calo della bilancia commerciale, nel 2017 era quasi nullo (17mln di €).

I prossimi tre indicatori, calcolati per la singola impresa, esplicitano maggiormente l'esposizione di questo sotto campione dell'Osservatorio verso i mercati esteri.

- Nel 2021 gli esportatori attivi sono in numero percentualmente minori rispetto ai fornitori automotive (rispettivamente 53% e 64,4%), al contrario, la percentuale è superiore (68%) per le imprese che effettuano acquisti da partner stranieri. Entrambe le percentuali sono in aumento, segno di una maggiore attenzione verso i mercati esteri, e in misura maggiore per gli importatori attivi.
- In media la propensione a esportare è stata nel 2021 del 30,3%, in leggero aumento rispetto agli anni precedenti, mentre la propensione ad importare è stata del 42,3% e in deciso incremento. Il confronto tra esportazioni e importazioni, congiuntamente agli esportatori e importatori attivi e con quanto evidenziato per i fornitori automotive, denota una maggior difficoltà delle nostre imprese a proporsi sui mercati internazionali e contemporaneamente a trovare fornitori domestici per soddisfare i propri acquisti. Soprattutto l'elevata percentuale di propensione alle importazioni (42,3%) rispetto a quanto registrato dai fornitori automotive (33,7%) indica che ci possa essere spazio di crescita per le imprese domestiche in un processo di *switching outsourcing*.
- Per quanto concerne gli esportatori attivi, anche in questo caso è interessante scorporre i livelli di fatturato venduto all'estero, dal quale si evince che nel 2021 era presente una maggior asimmetria positiva a destra rispetto ai fornitori automotive. Il 15% delle imprese fornitori per la ricarica elettrica denotano livelli minimali di fatturato esportato (inferiore al 10%) e, dal lato opposto, solo il 10% delle imprese registra livelli consistenti di esportazioni e superiori al 50% del fatturato. Tra queste, solo una impresa è configurabile come esportatrice totale e il 4% sono da considerare fortemente esportatori (vendite all'estero su fatturato maggiore del 75%).
- Ne consegue che, nel 2021, i fornitori per le ricariche elettriche con saldo commerciale positivo siano percentualmente minori rispetto ai fornitori automotive (rispettivamente 47,9% e 52,1%) e con un calo ancor più pronunciato.

Nel 2021 le imprese fornitrici automotive hanno avuto rapporti commerciali con 157 Paesi. Come riporta la tabella 5.11 il saldo è positivo con l'84,7%

dei Paesi (133) ed è in calo di 3,5 punti percentuali rispetto al 2017.

Nella tabella 5.12 è stato riportato l'elenco dei primi dieci Paesi in base all'interscambio commerciale dato dalla somma delle esportazioni e delle importazioni che nel periodo analizzato è aumentato del 22,2% e tra i principali partner commerciali è cresciuto soprattutto con i Paesi Bassi (+286,5%), la Spagna (+114,3%), la Repubblica Ceca (+80,6%) e la Cina (+68%).

Tabella 5.11 Flussi commerciali e indici del commercio internazionale per i fornitori ricarica elettrica

Flussi commerciali	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Totale esportazioni	2.869.792.761	16,4%	4,8%	10,6%
Totale importazioni	3.177.130.133	28,0%	6,7%	14,6%
Saldo commerciale	-307.337.372	1.706,1%	27,8%	74,8%
Imprese	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Esportatrici attive	53,0%	1,0 p.p.	0,0 p.p.	2,0 p.p.
Importatrici attive	68,0%	13,0 p.p.	11,0 p.p.	6,0 p.p.
Propensione	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Alle esportazioni	30,3%	1,3 p.p.	-0,5 p.p.	-0,9 p.p.
Alle importazioni	42,3%	4,4 p.p.	-1,6 p.p.	-6,6 p.p.
Imprese con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	47,9%	-3,0 p.p.	-7,9 p.p.	-6,8 p.p.
Saldo commerciale negativo	52,1%	3,0 p.p.	7,9 p.p.	6,8 p.p.
Totale	100%			
Paesi con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	84,7%	-3,5 p.p.	-2,4 p.p.	-1,5 p.p.
Saldo commerciale negativo	15,3%	3,5 p.p.	2,4 p.p.	1,5 p.p.
Totale	100%			
Comparti con	2021	2021/17	2021/19	2021/20
Saldo commerciale positivo	25,2%	-13,7 p.p.	-0,3 p.p.	-1,8 p.p.
Saldo commerciale negativo	74,8%	13,7 p.p.	0,3 p.p.	1,8 p.p.
Totale	100%			

Fonte: nostre elaborazioni su bilanci aziendali e dati COEWEB ISTAT

Se si confronta l'elenco dei Paesi della tabella 5.12 con quello dei fornitori automotive (tab. 5.5), si può notare che solo la Germania viene confermata nella leadership tra i partner commerciali. Per il resto della classifica ci sono quattro nuovi Paesi, in alcuni casi inaspettati come Romania e Tunisia, l'ordinamento è completamente diverso e con Paesi maggiormente attivi in uno solo dei flussi commerciali.

La Germania rappresenta quasi il 24% del totale dei flussi commerciali, verso la quale le imprese italiane esportano 360mln di € (21% del totale) e importano 1mld di € (33,6%) con un saldo commerciale anche in questo caso negativo di più di 709mln di € che rispetto al 2017 è più che raddoppiato.

La Romania è il secondo Paese per importanza con un saldo commerciale negativo di 348mln di € e in leggero aumento (12,2%) rispetto al 2017. Saldi commerciali negativi si registrano anche con Cina (280mln di €), Repubblica Ceca (225mln di €) e Bulgaria (71mln di €), tuttavia, non presente in classifica. Ad eccezione della Germania, la valenza tecnologica di questi Paesi supporta ulteriormente l'eventualità di un processo di *switching outsourcing*. I saldi commerciali positivi si registrano unicamente verso i Paesi con i quali l'interscambio è minore.

Per quanto concerne le esportazioni, nella classifica dei dieci Paesi più importanti per interscambio commerciale, dovrebbe essere presa in considerazione il Regno Unito (75,9mln di €) e l'Ungheria (72,8mln di €) al posto della Repubblica Ceca e della Tunisia e per le importazioni devono essere presi in considerazione anche la Bulgaria, la Svezia, la Finlandia e la Thailandia al posto di Stati Uniti, Francia, Paesi Bassi e Spagna.

Rispetto al 2017, le esportazioni sono aumentate in modo significativo verso i Paesi Bassi (+578,4%), l'Ungheria (+306%), la Spagna (128,6%) e la Germania (+87,5%) e diminuite verso la Francia (-46,8%) e la Turchia (-27%). Invece, le importazioni sono aumentate verso tutti i Paesi e in particolare Repubblica Ceca (+97,3%), Thailandia (+92,3%) e Cina (79,3%).

Tabella 5.12 Principali Paesi per interscambio commerciale per i fornitori ricarica elettrica (mln di € e percentuale sul totale 2021)

Paese	Interscambio		Esportazioni		Importazioni		Saldo
Germania	1.429	23,6%	360	12,5%	1.069	33,6%	-709
Romania	522	8,6%	87	3,0%	435	13,7%	-348
Cina	421	7,0%	70	2,4%	351	11,0%	-280
Repubblica Ceca	357	5,9%	66	2,3%	291	9,2%	-225
Stati Uniti	310	5,1%	265	9,2%	45	1,4%	220
Francia	295	4,9%	234	8,1%	61	1,9%	173
Paesi Bassi	236	3,9%	191	6,7%	45	1,4%	146
Spagna	172	2,8%	147	5,1%	24	0,8%	123
Turchia	148	2,5%	86	3,0%	62	2,0%	24
Tunisia	141	2,3%	61	2,1%	80	2,5%	-20

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Nel 2021 le imprese fornitrici per la ricarica elettrica hanno commercializzato 226 tipologie diverse di prodotti catalogati secondo i codici ATECO a cinque digit. Come riporta la tabella 5.11 il saldo è positivo con il 25,2% dei prodotti (57) ed è in sensibile calo per 13,7 punti percentuali rispetto al 2017.

Nella tabella 5.13 è stato riportato l'elenco dei primi codici ATECO a due digit in base all'interscambio commerciale dato dalla somma delle esportazioni e delle importazioni. I flussi commerciali si sono incrementati in

special modo per i prodotti in gomma e plastica (+108,6%), per i prodotti in metallo (+47,5%) e per i prodotti chimici (+44,7%).

Essenzialmente sono solo due le tipologie di categorie di prodotti commercializzati con l'estero, i prodotti elettrici e quelli elettronici, per un totale pari al 90% sia per le esportazioni, sia per le importazioni.

Gli apparecchi elettrici (ATECO 27) rappresentano il 68% del totale dei flussi commerciali, per il quale le imprese italiane esportano 2,1mld di € (73,3% del totale) e importano 2mld di € (63,2%), con un saldo commerciale leggermente positivo di 95mln di € (nel 2017 era pari a 157mln di €). Rispetto al 2017 le esportazioni sono aumentate del 26,2% e le importazioni del 33%.

I prodotti elettronici (ATECO 26) sono la seconda categoria merceologica per importanza con un saldo commerciale negativo per 397mln di € e in sensibile aumento (+166,1%) rispetto al 2017. Le esportazioni rappresentano il 22,2% del totale e sono diminuite del 10,5%, mentre le importazioni sono il 27,4% del totale e sono aumentate del 28,5%. Gli altri prodotti merceologici rappresentano solo quote marginali dell'insieme dei flussi commerciali.

Incrociando i dati dei due principali prodotti commercializzati con il Paese di destinazione delle esportazioni e di origine delle importazioni emergono alcune interessanti considerazioni.

La Germania occupa la posizione di leadership unicamente nella commercializzazione degli apparecchi elettrici e soprattutto per le vendite verso l'Italia (43,9% del totale), mentre per i prodotti elettronici è la Romania la protagonista indiscussa (44,4% del totale) e unicamente per le importazioni.

Per gli apparecchi elettrici i nostri migliori clienti sono nell'ordine: Germania (12,6% del totale), Stati Uniti (10,6%), Francia (5,7%) e Spagna (4,8%), mentre per le importazioni oltre alla già menzionata Germania ci rivolgiamo nell'ordine a Repubblica Ceca (14,3%), Cina (9,1%) e Bulgaria (4,5%).

Per quanto concerne i prodotti elettronici, il Made in Italy viene venduto nei Paesi Bassi (29,3%), Francia (13,7%), Germania (7,6%) e Stati Uniti (6,6%), mentre per le importazioni oltre alla già citata Romania questa categoria di prodotti proviene principalmente da Cina (15,6%), Germania (14,2%) e Thailandia (7,4%).

Tabella 5.13 Principali settori per interscambio commerciale per i fornitori ricarica elettrica (mln di € e percentuale sul totale 2021)

Categorie prodotti	Interscambio		Esportazioni		Importazioni		Saldo
27 Apparecchi elettrici	4.112	68,0%	2.103	73,3%	2.008	63,2%	95
26 Prodotti elettronici	1.341	22,2%	472	16,4%	869	27,4%	-397
28 Macchinari	177	2,9%	90	3,1%	87	2,8%	2
29 Autoveicoli	131	2,2%	80	2,8%	51	1,6%	29
22 Gomma e plastica	68	1,1%	45	1,6%	23	0,7%	23
25 Prodotti in metallo	51	0,8%	19	0,7%	32	1,0%	-12
20 Prodotti chimici	45	0,7%	5	0,2%	39	1,2%	-34
30 Altri mezzi di trasporto	19	0,3%	18	0,6%	1	0,0%	18
24 Metallurgia	18	0,3%	3	0,1%	15	0,5%	-12
23 Prodotti non metalliferi	14	0,2%	8	0,3%	6	0,2%	2

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Le prossime tre tabelle pongono l'attenzione sulle classificazioni prese in considerazione in quest'analisi: la localizzazione produttiva della sede principale, la dimensione aziendale e la specializzazione produttiva.

La Lombardia copre più del 70% delle esportazioni e delle importazioni (tab. 5.14), percentuali, tuttavia, inferiori alla quota di fatturato (78,9%) riportata nella tabella 5.2 e che di conseguenza ha comportato propensioni all'esportazioni (28,3%) e alle importazioni (40,1%) inferiori a quelle medie. Sulla base dello stesso confronto, una valutazione opposta è da attribuire alle imprese localizzate nelle regioni del resto del Nord Italia che generano un fatturato pari al 7,8% del raggruppamento (tab. 2) ma che rappresentano il 15,8% delle esportazioni e il 17,5% delle importazioni. Sia la Lombardia, sia le regioni del Resto Nord Italia determinano un saldo commerciale negativo rispettivamente di 209 e 101mln di €. ⁵ Tutte le altre aree geografiche evidenziano percentuali inferiori alla distribuzione del fatturato.

Rispetto al 2017, ad eccezione del Sud Italia entrambi i flussi commerciali sono aumentati in tutte le aree geografiche, in particolare nelle regioni del Centro Italia, del Piemonte, del Veneto e dell'Emilia-Romagna.

Da segnalare la ridotta partecipazione all'attività sia all'esportazione e all'importazione delle imprese venete, del Centro e del Sud Italia. Solo il 20% delle imprese venete è attiva nelle esportazioni e il 40% nelle importazioni.

⁵ Per la Lombardia, nel 2017 il saldo commerciale era positivo per 35mln di €.

Tabella 5.14 Flussi commerciali e localizzazione per i fornitori ricarica elettrica (percentuale sul totale e mln di € 2021, variazione 2017)

Area geografica	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
Piemonte	1,1	61,4	60,0	20,7	0,9	54,9	80,0	25,4	5	105,6
Lombardia	71,9	10,7	70,3	28,3	71,5	24,3	89,2	40,1	-209	n.c.
Emilia-Romagna	4,9	34,3	88,9	30,6	5,7	51,5	77,8	47,8	-43	159,3
Veneto	1,7	46,0	20,0	61,2	1,1	56,5	40,0	50,0	15	26,3
Resto Nord Italia	15,8	18,7	66,7	66,8	17,5	31,2	100,0	86,9	-101	147,6
Centro Italia	2,7	4.880,4	35,0	12,9	2,2	753,4	55,0	15,1	5	n.c.
Sud Italia	1,9	-9,0	22,2	24,5	1,1	-45,8	27,8	18,3	21	n.c.
Totale	100	16,4	53,0	30,3	100	28,0	68,0	42,3	-307	1.706,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import; n.c. = dato non calcolabile per cambio di segno del saldo commerciale.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Come evidenzia la tabella 5.15, il peso dell'interscambio commerciale è sostenuto in special modo dalle grandi imprese (62,6% delle esportazioni e 73,6% delle importazioni) e in misura minore dalle medio-grandi imprese (26,9% delle esportazioni e 21,4% delle importazioni).

Per quanto riguarda le esportazioni registrano risultati maggiori al dato medio rispetto al 2017 le imprese di minore dimensione per la variazione dei quantitativi in valore, le medio-grandi imprese tra gli esportatori attivi (94,4% del totale), le medio-grandi e le piccole imprese per la propensione alle esportazioni (rispettivamente 36,3% e 42,8%).

Per le importazioni, invece, ottengono risultati superiori al dato medio rispetto al 2017 le micro e piccole imprese per la variazione dei quantitativi in valore (rispettivamente 62% e 70,5%), tutte le grandi e le medio-grandi imprese importano, le piccole e le grandi imprese per la propensione a importare (rispettivamente 59,2% e 44,1%).

Anche per i fornitori per la ricarica elettrica la distribuzione delle esportazioni è quasi simile a quella del fatturato della tabella 5.3 con una leggera predominanza delle piccole imprese a discapito delle medie imprese, mentre per le importazioni si differenziano soprattutto le grandi imprese che assorbono il 73,6% degli acquisti dall'estero.

Il saldo commerciale negativo è determinato quasi interamente dalle grandi imprese (544mln di €; più che raddoppiato rispetto al 2017), mentre è positivo il contributo della piccola impresa (136mln di €; era negativo seppur minimo nel 2017).

Per quanto concerne i settori specializzati nella fornitura per la ricarica elettrica, il saldo commerciale negativo è dovuto in massima parte dalle imprese del commercio all'ingrosso (ATECO 46, tab. 5.16), mentre positivo è il contributo delle imprese produttrici di apparecchi elettrici (829mln di €

e in aumento del 27,7% rispetto al 2017).

Il 95% delle esportazioni è dovuto ai comparti degli apparecchi elettrici (73,5% del totale) e dei prodotti elettronici (21,5%), mentre per le importazioni una quota significativa e attribuibile alle imprese specializzate nel commercio all'ingrosso (33,5%).

Le esportazioni sono aumentate rispetto al 2017 soprattutto nei settori degli apparecchi elettrici (+39,5%), mentre le importazioni sono aumentate in tutti e tre i settori principali: apparecchi elettrici (+48,4%), prodotti elettronici (+39,8%) e commercio all'ingrosso (+11,7%).

Le percentuali maggiori di esportatori attivi sono appannaggio del settore degli apparecchi elettrici (85%), mentre la totalità dei fabbricanti di prodotti elettronici esportano.

Tabella 5.15 Flussi commerciali e dimensione aziendale per i fornitori ricarica elettrica (percentuale sul totale e mln di € 2021, variazione 2017)

Dimensione aziendale	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
Micro imprese	0,0	17,0	13,3	1,3	0,0	62,0	16,7	7,8	-1	n.c.
Piccole imprese	6,2	44,3	35,3	42,8	1,3	70,5	70,6	59,2	136	n.c.
Medie imprese	4,4	16,4	70,4	22,0	3,8	42,2	92,6	27,5	4	-80,2
Medio-grandi imprese	26,9	12,7	94,4	36,3	21,4	47,9	100,0	39,7	92	-59,2
Grandi imprese	62,6	7,7	85,7	26,9	73,6	21,0	100,0	44,1	-544	104,1
Totale	100	16,4	53,0	30,3	100	28,0	68,0	42,3	-307	1.706,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import; n.c. = dato non calcolabile per cambio di segno del saldo commerciale.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Tabella 5.16 Flussi commerciali e principali settori per i fornitori ricarica elettrica (percentuale sul totale e mln di € 2021, variazione 2017)

Settori ATECO	Esportazioni				Importazioni				Saldo	
	%	2021/17	(1)	(2)	%	2021/17	(3)	(4)	mln €	2021/17
27 Apparecchi elettrici	73,5	39,5	85,0	51,9	40,3	48,4	90,0	42,0	829	27,7
26 Prodotti elettronici	21,5	-13,1	75,0	42,8	24,3	29,8	100,0	59,5	-154	n.c.
46 Commercio all'ingrosso	1,3	-34,5	64,3	2,5	33,5	11,7	78,6	83,7	-1.027	14,7
43 Costruzioni specializzate	2,6	-51,4	8,3	34,8	0,7	-1,1	16,7	16,2	53	-60,0
25 Prodotti in metallo	0,4	-16,1	66,7	27,8	0,1	-4,9	66,7	12,2	8	-20,6
28 Macchinari	0,0	59,9	33,3	0,9	0,3	-9,1	100,0	14,4	-8	-12,6
22 Gomma e plastica	0,2	47,2	100,0	43,1	0,1	-21,6	100,0	28,4	3	594,8
Altri settori	0,4	0,2	32,3	0,4	0,7	-28,6	48,4	1,4	-10	-46,6
Totale	100	16,4	53,0	30,3	100	28,0	68,0	42,3	-307	1.706,1

(1) = Esportatori attivi; (2) = propensione all'export; (3) = Importatori attivi; (4) = propensione all'import; n.c. = dato non calcolabile per cambio di segno del saldo commerciale.

Fonte: nostre elaborazioni su dati COEWEB ISTAT

Le imprese specializzate nei prodotti elettronici ed elettrici detengono le maggiori propensioni all'export (rispettivamente 51,9% e 42,8%). Da segnalare che per le imprese del commercio all'ingrosso l'83,7% degli acquisti proviene dall'estero.

5.6 Conclusioni

L'internazionalizzazione è un processo complesso, composto di flussi in entrata e in uscita di merci e di investimenti che in entrambi i casi contribuiscono ad accrescere le competenze interne, nonché il livello di efficienza e redditività delle imprese.

Le imprese inerite nell'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano sono state suddivise in due raggruppamenti: i fornitori tradizionali dell'automotive e i fornitori operanti nell'infrastruttura di ricarica elettrica.

Il 'rimbalzo' avvenuto nel 2021 per l'insieme dell'economia italiana si è concretizzato anche per entrambi i macro-raggruppamenti dell'Osservatorio con valori superiori al periodo pre-pandemico, in misura maggiore rispetto al settore ATECO 29, ma inferiore all'insieme dei settori manifatturieri.

Complessivamente le imprese dell'Osservatorio nel 2021 hanno esportato in valore 31,4mld di € e importato 26,4mld di € con un saldo positivo di 5mld di €. Rispetto al 2017, le esportazioni sono cresciute del 6,1% e le importazioni del 15,9%, di conseguenza il saldo commerciale si è sensibilmente ridotto (-31,4%); nel 2017 superava i 7mld di €. Tuttavia, è necessario segnalare che unicamente le imprese fornitrici automotive contribuiscono positivamente alla bilancia commerciale per 5,3mld di €.

La dinamica dei flussi commerciali per i tradizionali fornitori automotive registra una consistente esposizione verso i mercati esteri, in contrazione per le esportazioni rispetto al fatturato prodotto, mentre per le importazioni la propensione è in aumento. Gli effetti della pandemia e soprattutto i rallentamenti delle forniture dei semiconduttori potrebbero aver inficiato su questi dati. La Germania rappresenta quasi il 25% del totale dei flussi commerciali, dato dalla somma delle esportazioni e delle importazioni. La Germania denota un saldo commerciale positivo verso l'Italia, assorbe il 21% delle nostre esportazioni e contribuisce per il 29,6% delle importazioni. Rispetto al 2017, per le esportazioni si è assistito ad un riposizionamento del nostro Paese a favore degli Stati Uniti a discapito dei tradizionali partner europei come Germania e Francia, mentre le importazioni sono cresciute sensibilmente al di fuori dell'Unione europea e in special modo dalla Russia e dalla Cina, e soprattutto dagli Stati Uniti.

È stato possibile effettuare anche un confronto con i principali Paesi europei con significative produzioni nell'automotive (Germania, Francia, Spagna e Polonia) e unicamente per il codice ATECO 29, dove si evidenzia che la propensione alle esportazioni delle imprese italiane è inferiore, e in alcuni casi sensibilmente inferiore, a quella degli altri Paesi per tutte le scomposizioni del codice ATECO 29.

A livello territoriale perdura la marcata ripartizione tra regioni settentrionali e il resto del Paese con una parziale differenziazione per le regioni dell'Italia centrale. Il Piemonte denota la migliore propensione all'export e la crescita maggiore del saldo commerciale, il Veneto la percentuale maggiore di esportatori attivi, la Lombardia la percentuale maggiore di esportazioni e importazioni sul totale.

Per quanto concerne la dinamica delle esportazioni e delle importazioni delle imprese specializzate nella ricarica elettrica, come per i fornitori automotive, entrambi i flussi commerciali sono in crescita, ma il tendenziale delle importazioni è nettamente superiore e ciò ha comportato un significativo calo della bilancia commerciale.

Il confronto tra esportazioni e importazioni evidenzia una maggior difficoltà delle nostre imprese a proporsi sui mercati internazionali e contemporaneamente a trovare fornitori domestici per soddisfare i propri acquisti. Soprattutto l'elevata percentuale di propensione alle importazioni (42,3%) rispetto a quanto registrato dai fornitori automotive (33,7%) indica che ci possa essere spazio di crescita per le imprese domestiche in un processo

di *switching outsourcing* soprattutto per quei componenti a maggior contenuto tecnologico e riforniti da Paesi emergenti.

La Lombardia copre più del 70% delle esportazioni e delle importazioni, percentuali, tuttavia, inferiori alla quota di fatturato e che di conseguenza comporta propensioni all'esportazioni e alle importazioni inferiori a quelle medie.

Bibliografia

- Calabrese, G.G. (2017). «La situazione economico-finanziaria della componentistica automotive italiana». Moretti, A.; Zirpoli, F. (a cura di), *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2017*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 229-62. <http://doi.org/10.14277/978-88-6969-193-5/010>.
- Calabrese, G.G.; Manello, A. (2018). «Firm Internationalization and Performance: Evidence for Designing Policies». *Journal of Policy Modeling*, 40(6), 1221-42. <https://doi.org/10.1016/j.jpolmod.2018.01.008>.
- Di Gregorio, D.; Musteen, M.; Thomas, D.E. (2009). «Offshore Outsourcing as a Source of International Competitiveness for SMEs'». *Journal of International Business Studies*, 40(6), 969-88. <https://doi.org/10.1057/jibs.2008.90>.
- Enrietti, A.; Calabrese, G.G. (2013). «The Crisis and the Survival of the Italian Automotive Suppliers». Stocchetti, A.; Trombini, G.; Zirpoli, F. (eds), *Automotive in Transition. Challenges for Strategy and Policy*. Venice: Edizioni Ca' Foscari, 197-218.
- Giachetti, C. (2012). «The Relationship Between Internationalisation and Firm Performance in the Global Automotive Industry: Who Benefits? Who not?». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 12(3), 295-311. <https://doi.org/10.1504/ijatm.2012.050362>.
- Görg, H.; Henry, M.; Strobl, E. (2008). «Grant Support and Exporting Activity». *The Review of Economics and Statistics*, 90(1), 168-74. <https://doi.org/10.1162/rest.90.1.168>.
- Lahiri, S. (2016). «Does Outsourcing Really Improve Firm Performance? Empirical Evidence and Research Agenda». *International Journal of Management Reviews*, 18(4), 464-97. <https://doi.org/10.1111/ijmr.12075>.
- Manello, A.; Calabrese, G.G. (2015). «The Restructuring of Tier 1 Automotive Suppliers in Europe During the Crisis». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 15(1), 80-95. <https://doi.org/10.1504/ijatm.2015.067093>.
- Manello, A.; Calabrese, G.G.; Frigero, P. (2015). «Technical Efficiency and Productivity Growth Along the Automotive Value Chain: Evidence from Italy». *Industrial and Corporate Change*, 25(2), 245-59. <https://doi.org/10.1093/icc/dtv021>.

- Moretti, A.; Zirpoli, F. (2017). «L'innovazione delle imprese della componentistica automotive: risorse interne e relazioni tra imprese». *Sociologia del lavoro*, 147, 128-49. <https://doi.org/10.3280/sl2017-147007>.
- Nesset, E. (2004). «Exports and Productivity in a Small Open Economy: A Causal Analysis of Aggregate Norwegian Data». *Journal of Policy Modeling*, 26(1), 145-50. <https://doi.org/10.1016/j.jpolmod.2003.10.004>.
- Novaresio, A.; Patrucco, P.P. (2022). «Patterns of Green Innovation in the Automotive Industry: Empirical Evidence». *International Journal of Automotive Technology and Management*, 22(4), 450-84. <https://doi.org/10.1504/ijatm.2022.126838>.
- Ramaswamy, K. (1992). «Multinationality and Performance: A Synthesis and Redirection». *Advances in International Comparative Management*, 7(4), 241-67.