

**Focus territorio****La filiera dell'Automotive in Triveneto e la sfida dei nuovi trend di mercato**

Novembre 2021

**Direzione Studi e Ricerche****Industry Research****Giovanni Foresti**

Economista

**Sara Giusti**

Economista

**Anna Maria Moressa**

Economista

L'Automotive ricopre un ruolo centrale in ambito italiano, sia per la sua incidenza economica, sia per la sua elevata intensità di ricerca e sviluppo. La filiera della trasformazione industriale, a cui si aggiungono le attività di noleggio, il commercio e la riparazione di auto e moto, realizza un fatturato di 220,6 miliardi di euro e impiega 575mila addetti. Le spese in ricerca e sviluppo intra-muros delle imprese del settore sono pari a 2,3 miliardi di euro, il 15% del totale italiano. Nel Triveneto è presente una filiera attiva nella produzione, distribuzione e riparazione di autoveicoli che per numero di fornitori si colloca al terzo posto in Italia alle spalle solo di Piemonte e Lombardia.

L'Italia è ben posizionata nella filiera internazionale del settore: negli ultimi anni ha guadagnato quote di mercato, grazie anche al contributo delle imprese del Triveneto. Questi risultati sono stati possibili grazie anche al buon inserimento italiano nelle catene globali del valore dell'Automotive tedesco.

Le prospettive del settore sono caratterizzate da un contesto in forte evoluzione e di grande cambiamento. Mobilità sostenibile, guida autonoma e connettività rappresentano le principali sfide, ma anche le più grandi opportunità per gli operatori del settore. Già nel 2020 in Italia la quota di ibride elettriche immatricolate è salita al 16%, mentre le plug-in al 2% e le elettriche al 2,3%. Questo trend è proseguito nei primi nove mesi del 2021 e la quota di autovetture immatricolate con powertrain elettrificato è al 36,8% in Italia, per lo più in linea con la media europea (37,6%).

Rispetto a questi trend emergono evidenze positive, ma anche punti di attenzione: secondo l'ultima indagine "Osservatorio sulla componentistica Automotive italiana", solo un terzo delle imprese italiane della filiera ha partecipato a progetti di sviluppo di motorizzazione e powertrain elettrico ed è più basso il coinvolgimento in progetti per lo smart sharing del veicolo o la guida autonoma. In prospettiva è dunque fondamentale un maggior coinvolgimento della filiera nei progetti di innovazione del settore, per evitare il rischio che un nucleo numeroso di soggetti rimanga escluso dalla rivoluzione tecnologica e green che sta interessando l'Automotive.

<b>L'Automotive italiano e triveneto in sintesi</b>	<b>2</b>
<b>La filiera di fornitura dell'Automotive in Italia</b>	<b>3</b>
<b>Come siamo posizionati in ambito internazionale?</b>	<b>6</b>
<b>I nuovi trend di sviluppo</b>	<b>7</b>
<b>Innovazione e competenze per rimanere competitivi</b>	<b>8</b>

## L'Automotive italiano e triveneto in sintesi

L'Automotive ricopre un ruolo centrale in ambito italiano, sia per la sua incidenza economica, sia per la sua elevata intensità di ricerca e sviluppo. Se, oltre alla **trasformazione industriale**, si considerano anche le **attività di noleggio, il commercio e la riparazione di auto** e moto, le **imprese attive risultano quasi 122 mila, impiegano poco più di 574 mila addetti** e realizzano un **fatturato pari a 220,6 miliardi di euro** (Tab.1). La rilevanza del settore sale ulteriormente se si considerano i comparti attivi nella filiera dell'Automotive (come ad esempio i produttori di gomma e materie plastiche, di prodotti in metallo, prodotti in pelle...).

I numeri della filiera dell'Automotive italiana...

Tab.1 - I numeri dell'Automotive italiano (2018)

	Imprese	Addetti	Valore aggiunto (mld euro)	Fatturato (mld euro)
Automotive e componentistica	2.167	177.908	14,4	78,0
Commercio e ripar. Auto e moto	117.026	382.382	14,5	134,6
Noleggio autoveicoli	2.779	13.893	3,9	7,9
<b>Totale</b>	<b>121.972</b>	<b>574.183</b>	<b>32,8</b>	<b>220,6</b>

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

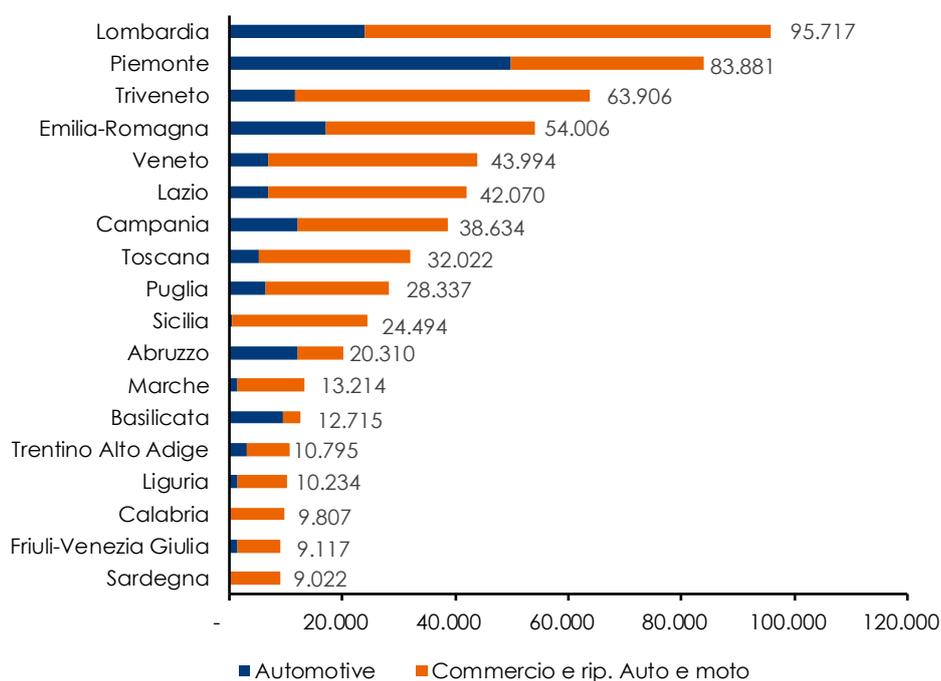
La parte di **produzione Automotive e componentistica assorbe il 31% dell'occupazione** e sviluppa il 44% del valore aggiunto, mentre la **distribuzione e l'assistenza** occupano il 67% degli addetti e **realizzano il 61% del fatturato**.

Le **spese in ricerca e sviluppo intra-muros** delle imprese del settore sono pari a 2,3 miliardi di euro, il **15% del totale italiano**. Nel comparto produttivo dell'Automotive la percentuale della ricerca sviluppata all'interno delle imprese italiane è leggermente inferiore al dato medio del manifatturiero (86% vs 87%), mentre è più **elevato il contributo che proviene dai centri di ricerca e dai laboratori privati italiani e dall'estero** (12,7% vs 9,63%).

Il **Triveneto, nella produzione e distribuzione di auto, impiega circa 63.900 addetti**. Nella regione **Veneto**, che si pone al 4° posto dopo Lombardia, Piemonte ed Emilia-Romagna, **prevale l'occupazione nella fase commerciale e dei servizi di riparazione, 37 mila** su 44 mila addetti totali (pari all'84,5% vs 40,5% del Piemonte), mentre **nel Trentino-Alto Adige la componente di produzione, con 3.200 addetti** su circa 10.800 (29,7%), si avvicina a quella delle regioni ai vertici della graduatoria (Lombardia 25,2%, Emilia Romagna 31,8%). **Nel Friuli-Venezia Giulia**, come nel Veneto, predomina la **componente commerciale e di assistenza (circa 7.500 addetti** sul totale di 9.100 della filiera) (Fig.1).

... e del Triveneto

Fig. 1 - Occupati nella filiera di produzione e commercializzazione (2018)



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Istat

## La filiera di fornitura dell'Automotive in Italia

Per capire il ruolo delle imprese del Triveneto coinvolte nella filiera dell'Automotive italiano, si sono **analizzati i pagamenti effettuati nel periodo 2016-2020 da 1.300 imprese italiane dell'Automotive e delle imprese della filiera appartenenti ai principali gruppi del settore**, considerando quelle che hanno effettuato almeno un pagamento (bonifico o ricevuta bancaria) attraverso la rete Intesa Sanpaolo. Attraverso una selezione delle transazioni rilevanti su conti italiani<sup>1</sup> si sono identificate 623 mila operazioni per un importo complessivo di 16,6 miliardi di euro a favore di oltre 20 mila beneficiari italiani. Ne risulta che il **18% dei fornitori nella catena di fornitura dell'Automotive proviene dal Triveneto**, subito dopo Lombardia, con il 31% e il Piemonte con il 20%. **Nel Veneto operano il 16% dei fornitori, il 2% in Friuli Venezia Giulia e l'1% in Trentino-Alto Adige** (sempre con riferimento al solo perimetro italiano della filiera dell'Automotive).

**Attivo nel Triveneto il 18% dei fornitori italiani dell'Automotive ...**

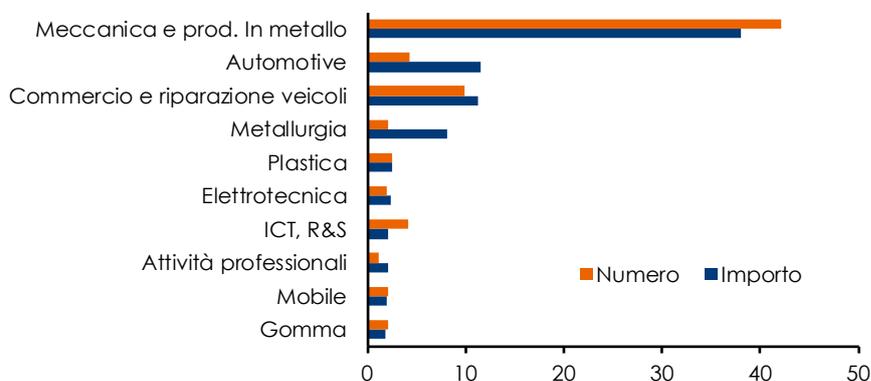
<sup>1</sup> L'analisi si concentra sui pagamenti a favore di conti italiani con pagamenti pari almeno a 1.000 euro in un anno tra debitore e fornitore. Al fine di individuare i pagamenti legati all'attività produttiva, sono state escluse le transazioni riferibili a: emolumenti e stipendi; pagamenti a favore di operatori finanziari e assicurazioni (Ateco 64, 65 e 66); operazioni infragruppo (es giroconti); operazioni di carattere finanziario (es pagamento dividendi, ecc.).

**Fig. 2 - La distribuzione delle imprese fornitrici nella filiera dell'Automotive (valori %)**

Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database

Le imprese venete inserite nella filiera di fornitura dell'Automotive sono prevalentemente specializzate in beni e servizi forniti dalla **meccanica e dai prodotti in metallo, seguiti dalle forniture di metallurgia, plastica, di elettrotecnica e ICT** (Fig. 3). Nel **Friuli Venezia Giulia prevalgono le imprese che forniscono meccanica e prodotti in metallo, metallurgia e ICT**, mentre nel **Trentino-Alto Adige** è più intensa la fornitura di **servizi di noleggio, seguita dai prodotti in metallo e dai servizi di trasporto e logistica**.

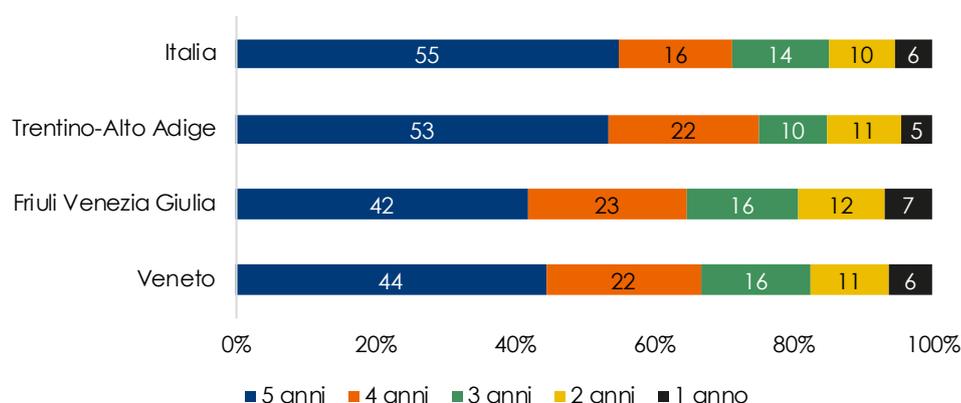
**...prevalentemente specializzati in meccanica, prodotti in metallo, plastica, elettrotecnica e ICT**

**Fig. 3 - Principali settori di specializzazione dei fornitori veneti del settore Automotive (2016-2020; %)**

Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database

Dall'analisi emerge anche che le **relazioni di fornitura offerte dal Triveneto** all'Automotive italiano sono **strategiche e consolidate**, dato che la **maggior parte di queste** è presente con una **collaborazione continuativa di 4-5 anni**: in questo ambito è il Trentino-Alto Adige a evidenziare i rapporti più duraturi (Fig. 4).

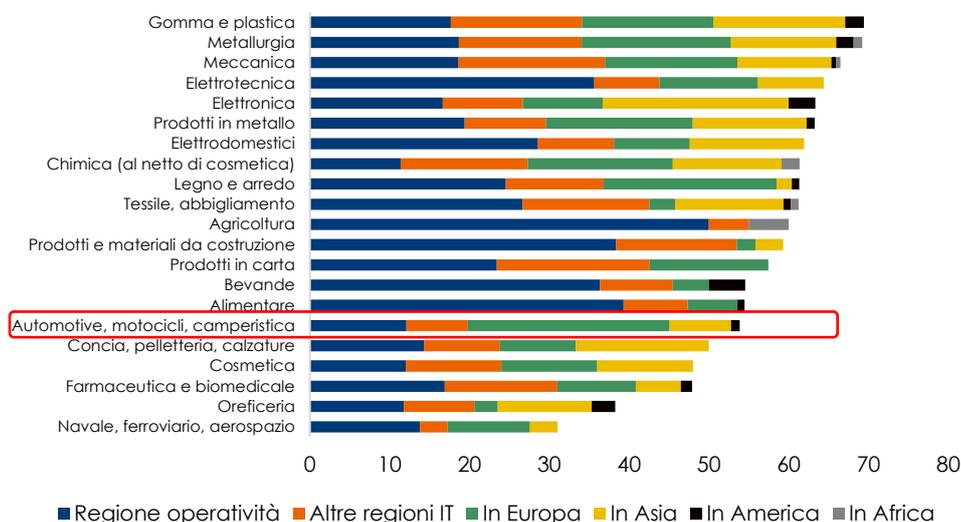
**Relazioni durature...**

**Fig. 4 - Composizione degli acquisti per durata della relazione con il fornitore (valori %)**

Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database

Nel biennio in corso le **difficoltà negli approvvigionamenti lungo le catene globali del valore** hanno investito l'intera manifattura italiana, ma soprattutto il settore dell'Automotive, tanto che il sentiment che si sta diffondendo tra gli imprenditori è di un ripensamento delle politiche di approvvigionamento che potrebbe portare **in futuro alla regionalizzazione delle forniture su base continentale: ipotesi confermata anche da una recente indagine interna** di Intesa Sanpaolo che ha coinvolto la rete commerciale dedicata alle imprese (Fig. 5).

**...che potrebbero ulteriormente consolidarsi nei prossimi anni**

**Fig. 5 - Imprese Italiane: revisione delle politiche di approvvigionamento (% gestori che dichiara di aver osservato una modifica delle politiche di approvvigionamento della clientela al netto dei "non so")**

Fonte: Indagine periodica gestori Intesa Sanpaolo edizione giugno 2021

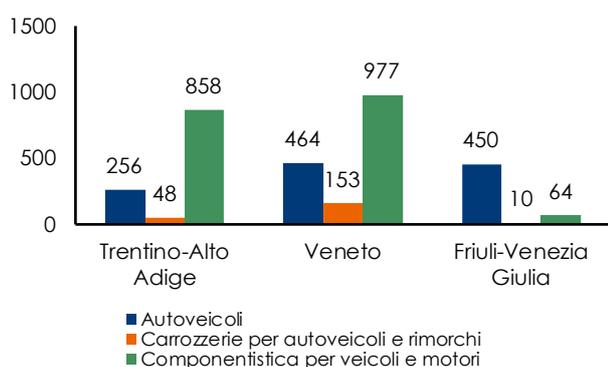
## Come siamo posizionati in ambito internazionale?

L'Italia è ben posizionata nella filiera internazionale dell'Automotive: negli ultimi anni ha **guadagnato quote di mercato**, grazie anche **al contributo del Triveneto** (Figg. 6 e 7). L'export delle tre regioni nel 2019 rappresentava il **9,1% dell'export Automotive nazionale**. Complessivamente il Triveneto esporta 3,3 miliardi di euro di cui 1,9 di componentistica e 1,2 di autoveicoli. **La dinamica di crescita delle esportazioni è stata particolarmente vivace tra il 2007 e il 2019**: spiccano il **Trentino-Alto Adige che ha più che raddoppiato** le esportazioni di **componentistica** rispetto a dodici anni prima e il **Friuli Venezia Giulia che ha moltiplicato** le esportazioni di **autoveicoli** fino a raggiungere i livelli del Veneto.

**Migliorano le nostre quote di mercato grazie anche all'export del Triveneto**

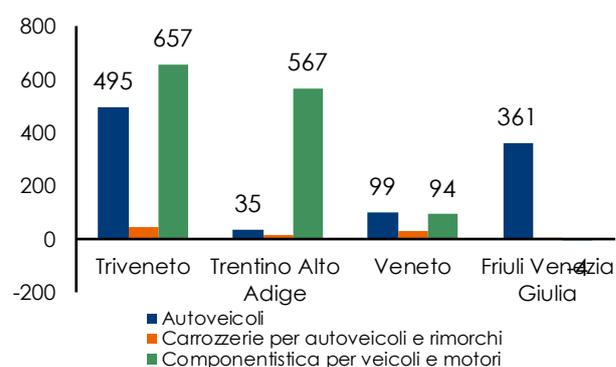
Nel primo semestre del 2021 l'Automotive triveneto con 1,6 miliardi di euro di esportazioni ha registrato un rimbalzo rispetto al primo semestre del 2020 (+523 milioni di euro pari a +47%), avvicinandosi ai livelli pre-pandemici (-47 milioni di euro, pari a un divario del -3,6%). Si è messa in evidenza la filiera del Trentino-Alto Adige che ha superato i livelli del 2019, segnando un incremento di +7,9% e toccando il livello record di 644 milioni di euro grazie al balzo del comparto degli autoveicoli.

**Fig. 6 - Valore delle esportazioni Triveneto nei comparti dell'Automotive 2019 (milioni di euro)**



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat

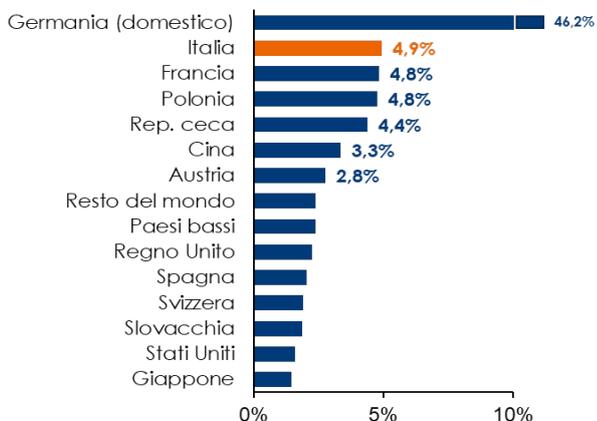
**Fig. 7 - Differenza delle esportazioni tra il 2007-2019 per comparto (valori milioni)**



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati Istat

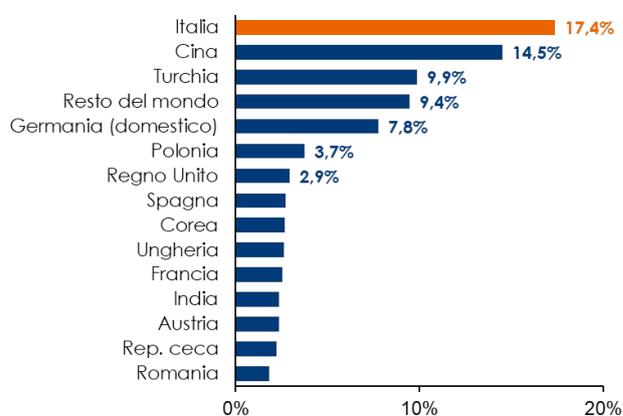
Le ottime performance ottenute dal settore dell'Automotive, sono state accompagnate da una **buona capacità di inserimento delle imprese italiane nelle catene globali del valore (GVC) dell'auto tedesca**. L'Italia, infatti, detiene una posizione di leadership nella GVC dell'auto tedesca, precedendo Francia, Polonia, Cina e Stati Uniti per contributo al valore della produzione di autoveicoli realizzati in Germania (pari al 2,4%). Spicca, in particolare, il ruolo di primo piano assunto dai produttori italiani della **metalmecanica**, della **gomma e plastica** e della **concia** (Figg. 8 e 9).

**Buon inserimento nelle GVC dell'Automotive tedesco**

**Fig. 8 - Meccanica: ranking dei paesi fornitori (in % sul contributo di meccanica alla Global Value Chain tedesca degli autoveicoli)**

Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. I Prodotti in metallo pesano il 6,3% sul contributo della manifattura, la Metallurgia pesa il 4,6% e la Meccanica il 4,7%.

Fonte: elab. su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

**Fig. 9 - Tessile e pelle: ranking paesi fornitori (in % sul contributo di tessile e pelletteria alla Global Value Chain tedesca degli autoveicoli)**

Nota: la manifattura contribuisce per il 60% circa all'output tedesco di autoveicoli. Il settore degli Altri intermedi pesa il 4,2% sul contributo della manifattura (3,5% gomma-plastica, residuale prodotti in legno e carta). Il tessile-pelle per l'Automotive pesa lo 0,6% sul contributo della manifattura.

Fonte: elab. su dati WIOD (World Input Output Database), release 2016

## I nuovi trend di sviluppo

Il settore sta vivendo una fase di forte evoluzione e di grande cambiamento. **Mobilità sostenibile, guida autonoma e connettività** rappresentano le principali sfide, ma anche le più grandi opportunità per gli operatori del settore. Nel 2020 in Italia la **quota di ibride elettriche immatricolate è salita** al 16,1% (5,7% nel 2019), quella delle plug-in al 2% (dallo 0,3%) e quella delle elettriche al 2,4% (dallo 0,5%: Fonte Unrae). In Europa la quota di autoveicoli con powertrain elettrificato (EPV, Electrified Powertrain Vehicles) ha sfiorato il 24% nel 2020, quasi 14 punti percentuali in più rispetto al 2019. Il trend è proseguito nei primi nove mesi del 2021, quando questa quota è salita al 37,6% in Europa e al 36,8% in Italia (fonte Acea).

**Nuovi trend aprono nuove prospettive di business**

Il **processo di elettrificazione della mobilità privata ha avuto una accelerazione a livello europeo**, con la proposta della Commissione europea inserita all'interno del pacchetto per l'ambiente **"FIT for 55"** che ha come obiettivi la riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 (rispetto ai livelli del 1990) e il raggiungimento della carbon neutrality entro il 2050. Per il settore dei trasporti (autoveicoli e veicoli leggeri) la proposta mirerebbe a ridurre progressivamente le emissioni fino ad arrivare a zero nel 2035. Si tratta di obiettivi molto ambiziosi che hanno sollevato perplessità sia tra i vari stati membri, sia tra i produttori. La scadenza è considerata troppo vicina per consentire la trasformazione delle attuali catene di produzione. Permangono, infatti, molti ostacoli sulla strada verso la completa elettrificazione: tra questi le infrastrutture di ricarica, insufficienti e diffuse in modo eterogeneo in Europa e la forte dipendenza dalla Cina per la produzione di batterie (nel 2020 solo il 7% è stato prodotto in Europa per la mobilità elettrica).

Parallelamente al trend dell'elettrificazione si stanno apportando altre **innovazioni tecnologiche nel campo dei materiali utilizzati nelle autoveicoli**, per migliorare l'efficienza dei veicoli **alleggerendone il peso** al fine di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> (una riduzione di 100 kg di peso consente di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di 10g/M).

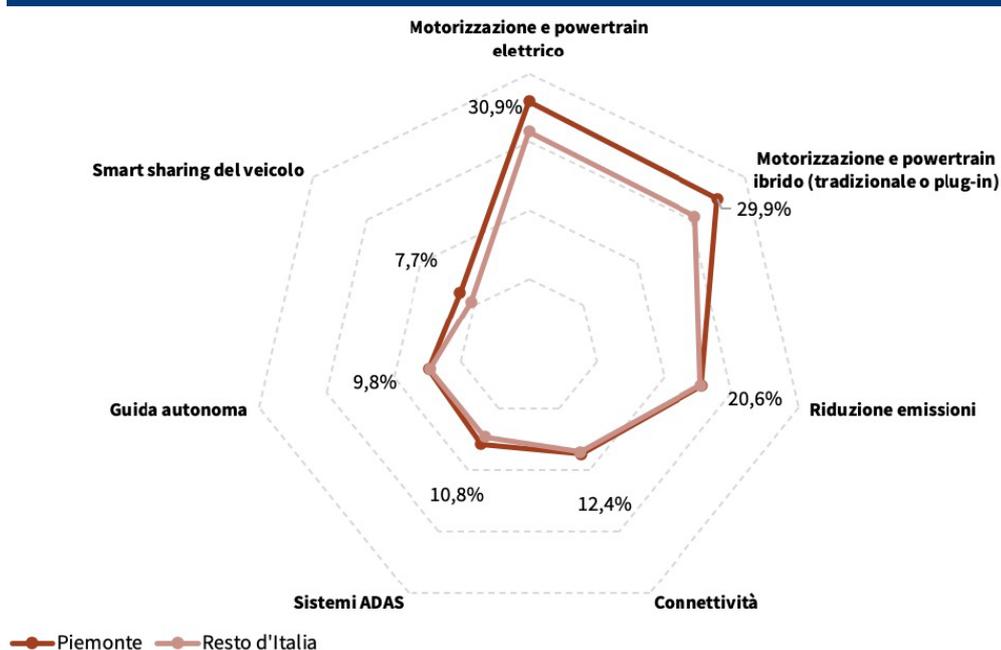
Forti cambiamenti nel **modello di business influenzeranno anche la parte commerciale** della filiera dell'Automotive: si stanno infatti affermando sempre più le **forme di car sharing nelle città e fra i giovani, oltre al noleggio a lungo termine**.

## Innovazione e competenze per rimanere competitivi

Rispetto a questi trend emergono evidenze positive, ma anche punti di attenzione: secondo l'Osservatorio 2020 sulla componentistica Automotive italiana, quasi **un terzo delle imprese italiane della filiera ha partecipato a progetti di sviluppo di motorizzazione e powertrain elettrico**; una percentuale simile si riscontra per le ricerche sull'ibrido. E' invece **basso il coinvolgimento in progetti per lo smart sharing** del veicolo o la **guida autonoma**. Inoltre, **un terzo** delle imprese dichiara di **non aver partecipato ad alcun progetto** di sviluppo di nuovi prodotti e di non avere intenzione di parteciparvi in futuro (Fig.10).

**Il processo di innovazione coinvolge ancora una parte ridotta delle imprese...**

**Fig. 10 - Imprese che hanno partecipato a progetti di sviluppo prodotto che utilizzano una o più tecnologie (%)**

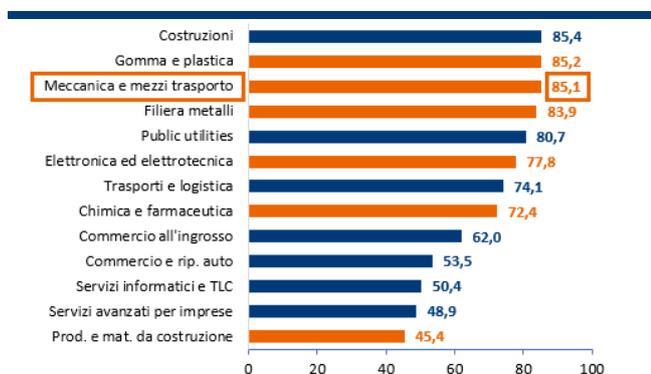


Nota: Sistemi ADAS Sistema avanzato di assistenza alla guida. Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica Automotive italiana 2020

In prospettiva è dunque fondamentale un **maggior coinvolgimento della filiera nei progetti di innovazione** del settore, per evitare il rischio che un nucleo numeroso di soggetti rimanga escluso dalla rivoluzione tecnologica e green che sta interessando l'Automotive. Sarà fondamentale **investire in competenze e capitale umano**: basti pensare che **l'85% delle entrate programmate nel 2020 riguardavano green jobs nei settori della meccanica e dei mezzi di trasporto**. Di questi, quasi uno su due era di difficile reperimento.

**...e richiede forti investimenti in innovazione e competenze green**

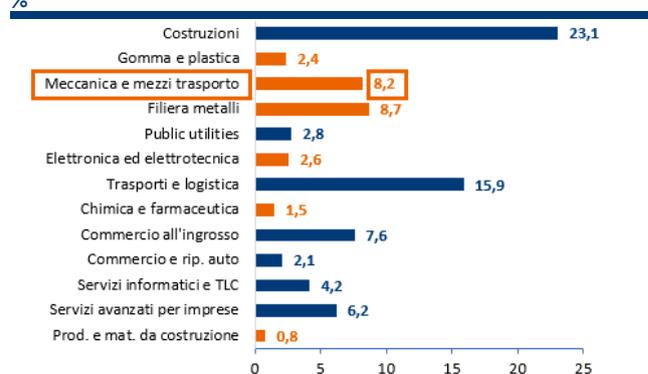
**Fig. 11 - Entrate di green jobs programmate dalle imprese nel 2020 (settori con intensità di green jobs superiore al 40%) % sul totale**



Nota: i green jobs comprendono sia professioni specifiche che sono richieste per soddisfare i nuovi bisogni della Green Economy, sia professioni che per rispondere alle mutate esigenze del mercato devono affrontare la sfida di un reskilling in chiave green, sia lavori non strettamente green ma coinvolti nel cambiamento che si sta generando grazie alla diffusione trasversale dei macro-trend della sostenibilità ambientale. In arancio i settori manifatturieri.

Fonte: elab. Intesa Sanpaolo su dati Unioncamere-Anpal, Excelsior, 2020

**Fig. 12 - Entrate di green jobs programmate dalle imprese nel 2020 (settori con intensità di green jobs superiore al 40%) composizione %**



Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Unioncamere-Anpal, Excelsior, 2020

## Importanti comunicazioni

Gli economisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse.

La presente pubblicazione è stata redatta da Intesa Sanpaolo S.p.A. Le informazioni qui contenute sono state ricavate da fonti ritenute da Intesa Sanpaolo S.p.A. affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita. La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario. Il documento può essere riprodotto in tutto o in parte solo citando il nome Intesa Sanpaolo S.p.A.

La presente pubblicazione non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti ai quali si rivolge. Intesa Sanpaolo S.p.A. e le rispettive controllate e/o qualsiasi altro soggetto ad esse collegato hanno la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi materiale sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della clientela.

## Comunicazione dei potenziali conflitti di interesse

Intesa Sanpaolo S.p.A. e le altre società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo (di seguito anche solo "Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo") si sono dotate del "Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n. 231" (disponibile sul sito internet di Intesa Sanpaolo, all'indirizzo: <https://group.intesasnpaolo.com/it/governance/dlgs-231-2001>) che, in conformità alle normative italiane vigenti ed alle migliori pratiche internazionali, include, tra le altre, misure organizzative e procedurali per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse, ivi compresi adeguati meccanismi di separazione organizzativa, noti come Barriere informative, atti a prevenire un utilizzo illecito di dette informazioni nonché a evitare che gli eventuali conflitti di interesse che possono insorgere, vista la vasta gamma di attività svolte dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo, incidano negativamente sugli interessi della clientela.

In particolare, l'esplicitazione degli interessi e le misure poste in essere per la gestione dei conflitti di interesse – facendo riferimento a quanto prescritto dagli articoli 5 e 6 del Regolamento Delegato (UE) 2016/958 della Commissione, del 9 marzo 2016, che integra il Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sulle disposizioni tecniche per la corretta presentazione delle raccomandazioni in materia di investimenti o altre informazioni che raccomandano o consigliano una strategia di investimento e per la comunicazione di interessi particolari o la segnalazione di conflitti di interesse e successive modifiche ed integrazioni, dal FINRA Rule 2241, così come dal FCA Conduct of Business Sourcebook regole COBS 12.4 – tra il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e gli Emittenti di strumenti finanziari, e le loro società del gruppo, nelle raccomandazioni prodotte dagli analisti di Intesa Sanpaolo S.p.A. sono disponibili nelle "Regole per Studi e Ricerche" e nell'estratto del "Modello aziendale per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse", pubblicato sul sito internet di Intesa Sanpaolo S.p.A. all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures>. Tale documentazione è disponibile per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta al Servizio Conflitti di interesse, Informazioni privilegiate ed altri presidi di Intesa Sanpaolo S.p.A., Via Hoepli, 10 – 20121 Milano – Italia.

Inoltre, in conformità con i suddetti regolamenti, le disclosure sugli interessi e sui conflitti di interesse del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo sono disponibili all'indirizzo <https://group.intesasnpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures/archivio-dei-conflitti-di-interesse> ed aggiornate almeno al giorno prima della data di pubblicazione del presente studio. Si evidenzia che le disclosure sono disponibili per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta a Intesa Sanpaolo S.p.A. – Industry & Banking Research, Via Romagnosi, 5 - 20121 Milano - Italia.

**Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche - Responsabile Gregorio De Felice****Industry & Banking Research**

Fabrizio Guelpa (Responsabile)	0287962051	fabrizio.guelpa@intesasnpaolo.com
Ezio Guzzetti	0287963784	ezio.guzzetti@intesasnpaolo.com

**Industry Research**

Stefania Trenti (Responsabile)	0287962067	stefania.trenti@intesasnpaolo.com
Letizia Borgomeo		letizia.borgomeo@intesasnpaolo.com
Enza De Vita		enza.devita@intesasnpaolo.com
Serena Fumagalli	0272652038	serena.fumagalli@intesasnpaolo.com
Ilaria Sangalli	0272652039	ilaria.sangalli@intesasnpaolo.com
Anna Cristina Visconti		anna.visconti@intesasnpaolo.com
Giovanni Foresti (Responsabile coordinamento Economisti sul Territorio)	0287962077	giovanni.foresti@intesasnpaolo.com
Romina Galleri (sede di Torino)	0115550438	romina.galleri@intesasnpaolo.com
Sara Giusti (sede di Firenze)	0552613508	sara.giusti@intesasnpaolo.com
Anna Maria Moressa (sede di Padova)	0496537603	anna.moressa@intesasnpaolo.com
Carla Saruis	0287962142	carla.saruis@intesasnpaolo.com
Enrica Spiga	0272652221	enrica.spiga@intesasnpaolo.com
Rosa Maria Vitulano (Roma)	0667124975	rosa.vitulano@intesasnpaolo.com

**Banking Research**

Elisa Coletti (Responsabile)	0287962097	elisa.coletti@intesasnpaolo.com
Valentina Dal Maso	0444631871	valentina.dalmaso@intesasnpaolo.com
Federico Desperati	0272652040	federico.desperati@intesasnpaolo.com
Viviana Raimondo	0287963637	viviana.raimondo@intesasnpaolo.com

**Local Public Finance**

Laura Campanini (Responsabile)	0287962074	laura.campanini@intesasnpaolo.com
--------------------------------	------------	-----------------------------------

**Elaborazioni dati e statistiche**

Angelo Palumbo	0272651474	angelo.palumbo@intesasnpaolo.com
----------------	------------	----------------------------------