

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

REALIZZATO DA



Camera di commercio
industria artigianato
e agricoltura
Torino



Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Redazione del rapporto:

Barbara Barazza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Alberta Coccimiglio (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Andrea Debernardis (Gruppi Componenti e Car Design & Engineering - ANFIA)

Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Miriam Sala (Studi e Statistiche - ANFIA)

Annunziata Scocozza (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Coordinamento progetto di ricerca:

Barbara Barazza (Responsabile settore Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Andrea Debernardis (Responsabile Gruppi Componenti e Car Design & Engineering - ANFIA)

Elaborazioni statistiche e normalizzazione database:

Pierfrancesca Giardina (Studi e Statistica - Camera di commercio di Torino)

Miriam Sala (Responsabile Area Studi e Statistiche - ANFIA)

Torino, ottobre 2025

Qualunque parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di recupero dati o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico, senza autorizzazione, a condizione che se ne citi la fonte.

Any part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means without permission provided that the source is fully credited.

Ringraziamenti

Come nelle passate edizioni, il nostro primo ringraziamento va a tutte le imprese della componentistica automotive italiana che hanno partecipato alla rilevazione dell'Osservatorio 2025, dedicando il proprio tempo alla compilazione del questionario, con il consueto impegno e interesse. Grazie al loro contributo il rapporto 2025 ha mantenuto un elevato tasso di risposta, fondamentale per fornire un quadro complessivo del settore in tempi difficili come quelli presenti.

Realizzato da



Sommario

Indice delle figure	1
Indice delle tabelle.....	5
Premessa	6
1 Scenari globali dell'industria automotive.....	8
1.1 L'economia mondiale	8
1.1.1 La congiuntura economica mondiale	8
1.1.2 L'economia dell'Eurozona	11
1.1.3 Il commercio globale e i prezzi delle materie prime	13
1.2 L'industria automotive mondiale	15
1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli.....	15
1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli.....	24
1.3 L'economia e l'industria automotive italiane.....	28
1.3.1 Il contesto economico in Italia.....	28
1.3.2 La filiera produttiva italiana del settore automotive	30
1.3.3 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati.....	31
1.3.4 Il parco circolante	34
1.3.5 Il trade autoveicoli e componenti.....	35
1.4 Le prospettive per il 2025	36
2 La componentistica automotive italiana	40
2.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento	40
2.2 Metodologia dell'indagine e struttura del questionario	42
2.3 I numeri e la dimensione economica della filiera	44
2.4 Caratteristiche delle imprese rispondenti.....	46
2.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale.....	53
2.6 Addetti	59
2.7 Il mercato aftermarket, il primo impianto e altri mercati	64
2.8 Rapporti della filiera con il gruppo Stellantis, Iveco e gli altri principali clienti	65
2.9 Internazionalizzazione	69
2.10 La saturazione della capacità produttiva	73
2.11 Innovazione e collaborazioni fra imprese	75
2.12 Prospettive e strategie d'impresa	82
2.13 Posizionamento sui mercati in base a tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto.....	87
2.14 La domanda di policy da parte delle imprese.....	92

2.15	Sostenibilità aziendale.....	94
2.16	Conclusioni	96
	Appendice.....	98
	Le categorie di fornitori della filiera	98
3	La filiera della componentistica automotive in Piemonte	101
3.1	I numeri della filiera	101
3.2	Principali caratteristiche delle imprese piemontesi partecipanti all'indagine.....	102
3.3	Andamento del fatturato, diversificazione produttiva e mercati di destinazione	104
3.4	Previsioni	109
3.5	I rapporti dei fornitori piemontesi con il gruppo Stellantis e le altre case automobilistiche.....	111
3.6	Internazionalizzazione e investimenti produttivi	114
3.7	Le imprese piemontesi tra innovazione e R&S.....	117
3.8	Trend tecnologici, competenze e capitale umano	121
3.9	Strategie d'impresa e domanda di policy.....	125
3.10	ESG e sostenibilità aziendale	128

Indice delle figure

FIGURA 1.1 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACROAREA ECONOMICA, 2019-2024, IN MLN DI UNITÀ	15
FIGURA 1.2 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACROAREA ECONOMICA, 2019-2024, IN % SUL TOTALE MONDO	16
FIGURA 1.3 DOMANDA EU27 DI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE, 2024, IN % SUL TOTALE MERCATO	18
FIGURA 1.4 NAFTA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, IN MLN DI UNITÀ.....	20
FIGURA 1.5 CINA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2014-2024, IN MLN DI UNITÀ	21
FIGURA 1.6 ASEAN, INDIA GIAPPONE E SUD COREA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, MLN DI UNITÀ	23
FIGURA 1.7 PRODUZIONE ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2024 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ).....	31
FIGURA 1.8 DOMANDA DI AUTOVEICOLI IN ITALIA PER TIPOLOGIA, 2017-2024 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)	32
FIGURA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024.....	41
FIGURA 2.2 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2024	45
FIGURA 2.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2024	46
FIGURA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2024	47
FIGURA 2.5 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER DIMENSIONE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024.....	48
FIGURA 2.6 TIPOLOGIA DI CONDUZIONE PER LIVELLI NELLA CATENA DI FORNITURA (% IMPRESE). ANNO 2024.....	49
FIGURA 2.7 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI FATTURATO. ANNI 2020-2024	50
FIGURA 2.8 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI VEICOLI DI DESTINAZIONE DEI PRODOTTI/SERVIZI OFFERTI (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024	51
FIGURA 2.9 AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024.....	52
FIGURA 2.10 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. ANNO 2024 ..	53
FIGURA 2.11 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO. ANNI 2015-2024.....	54
FIGURA 2.12 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2022-2024	54
FIGURA 2.13 ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER DIMENSIONE D'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2024	55
FIGURA 2.14 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI FATTURATO AUTOMOTIVE PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2024.....	56
FIGURA 2.15 QUOTA DI IMPRESE CON FATTURATO AUTOMOTIVE SUPERIORE AL 50% SUL FATTURATO TOTALE. ANNI 2022-2024.....	56
FIGURA 2.16 SETTORI DI DESTINAZIONE DIVERSI DALL'AUTOMOTIVE (*) (% IMPRESE). ANNO 2024.....	57
FIGURA 2.17 ANDAMENTO DEL FATTURATO PER QUOTA DI RICAVI AUTOMOTIVE (% IMPRESE). ANNO 2024.....	58
FIGURA 2.18 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI NEL SETTORE AUTOMOTIVE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024	59
FIGURA 2.19 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI LAUREATI E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2024	60
FIGURA 2.20 FABBISOGNI PREVISTI DI NUOVE FIGURE PROFESSIONALI PER AREA STRATEGICA NEI PROSSIMI TRE ANNI (% IMPRESE)	61
FIGURA 2.21 DIFFICOLTÀ DI REPERIMENTO DELLE PROFESSIONALITÀ PER AREA DI ATTIVITÀ (% IMPRESE, SOMMA DEI VALORI 4 E 5*). ANNO 2024	62

FIGURA 2.22 QUOTA DI IMPRESE PER TIPOLOGIA DI MERCATO. ANNO 2024.....	64
FIGURA 2.23 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE A GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO. ANNI 2021-2024	65
FIGURA 2.24 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE AI GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2023 E 2024.....	66
FIGURA 2.25 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO PER CLIENTE FINALE. ANNI 2023 E 2024	67
FIGURA 2.26 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO VERSO STELLANTIS E IVECO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2022-2024	67
FIGURA 2.27 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2024.....	68
FIGURA 2.28 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT E PERCENTUALE DELLE IMPRESE ESPORTATRICI PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024	70
FIGURA 2.29 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2022-2024	70
FIGURA 2.30 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FASCE DI VARIAZIONE ANNUALE DEL FATTURATO ESTERO. ANNI 2021-2024	71
FIGURA 2.31 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER INTENSITÀ DELL'EXPORT E PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2024	72
FIGURA 2.32 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE CHE HANNO INVESTITO O PREVEDONO DI INVESTIRE ALL'ESTERO IN TERMINI DI PRODUZIONE NEI TRIENNI 2022-2024 E 2025-2027.....	72
FIGURA 2.33 QUOTA DI SATURAZIONE MEDIA DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA PER CATEGORIE DI FORNITORI (% VALORI). ANNI 2020-2024 (VALORI %).....	73
FIGURA 2.34 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. ANNI 2020-2024.....	74
FIGURA 2.35 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024	74
FIGURA 2.36 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO INVESTITO IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024.....	75
FIGURA 2.37 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024	76
FIGURA 2.38 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI INNOVAZIONE DI PRODOTTO. TRIENNI 2022-2024 E 2021-2023	77
FIGURA 2.39 INNOVAZIONI DI PRODOTTO PREVISTE NEL TRIENNIO 2025-2027 NEL SETTORE AUTOMOTIVE PER TIPOLOGIA DI INTERVENTO (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA).....	77
FIGURA 2.40 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER LIVELLO DI APPLICAZIONE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE. ANNO 2024	80
FIGURA 2.41 FINALITÀ DELLE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE POSTE IN ESSERE O PREVISTE (% IMPRESE). ANNO 2024.....	81
FIGURA 2.42 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FILIERE REGIONALI AI FINI DI COLLABORAZIONI DI NATURA INDUSTRIALE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024	81
FIGURA 2.43 PREVISIONI PER IL 2025 RISPETTO AL 2024 CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE PER INDICATORI ECONOMICI (% IMPRESE).....	82
FIGURA 2.44 QUOTA DI IMPRESE PER USO DI AMMORTIZZATORI SOCIALI NEI SEMESTRI DEL 2025	83
FIGURA 2.45 SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE NEL 2025 RISPETTO AL 2024 PER INDICATORI ECONOMICI E PER CATEGORIE DI FORNITORI	83
FIGURA 2.46 QUOTA DELLE IMPRESE CHE HANNO ATTRIBUITO ALTA RILEVANZA SUL BUSINESS AZIENDALE AD ASPETTI STRATEGICI E OPERATIVI NEI SUCCESSIVI 12 MESI (RISPOSTA MULTIPLA, SOMMA DEI VALORI 4 E 5 E VALORI 3)*	85
FIGURA 2.47 INFLUENZA (*) DI ALCUNI FATTORI SULLA STRATEGIA DI SVILUPPO DELL'IMPRESA (% IMPRESE). ANNI 2024 E 2025.....	86
FIGURA 2.48 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN. ANNO 2024	87

FIGURA 2.49 POSIZIONAMENTO DELLE IMPRESE SUL MERCATO DEI VEICOLI ELETTRICI E IBRIDI (% IMPRESE). ANNO 2024.....	88
FIGURA 2.50 PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO PER AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE). TRIENNI A CONFRONTO.....	90
FIGURA 2.51 PERCORSI DI ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNI 2022-2024	91
FIGURA 2.52 MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE VALUTATE EFFICACI IN PASSATO E PRIORITARIE IN FUTURO (% IMPRESE). ANNO 2024	92
FIGURA 2.53 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO ATTRIBUITO ALTA RILEVANZA (VALORI 4 E 5) A SPECIFICHE AZIONI RICHIESTE ALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE PER SOSTENERE LA FILIERA NELLA FASE DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E TECNOLOGICA. ANNO 2024	93
FIGURA 3.1 IMPRESE RISPONDENTI PER SEGMENTO DELLA FILIERA. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA	102
FIGURA 3.2 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO (RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE).....	104
FIGURA 3.3 SALDO FRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E DIMINUZIONE DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE DELLE IMPRESE (2024/2023)	105
FIGURA 3.4 SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE.....	105
FIGURA 3.5 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE MEDIA DEL FATTURATO PER MERCATO DI DESTINAZIONE E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE, VALORI %.....	106
FIGURA 3.6 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER DESTINAZIONE DEL FATTURATO E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE	107
FIGURA 3.7 RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI A SEGUITO DELLA SITUAZIONE DELLA FILIERA AUTOMOTIVE	110
FIGURA 3.8 FATTURATO AUTOMOTIVE GENERATO GRAZIE A STELLANTIS/IVECO. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA.....	111
FIGURA 3.9 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO VERSO STELLANTIS E IVECO PER CATEGORIE DI FORNITORI. DATI PIEMONTE.....	112
FIGURA 3.10 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2024. DATI PIEMONTE (*)	112
FIGURA 3.11 DICHIARAZIONI DI DIMINUZIONE, STABILITÀ E AUMENTO DEL FATTURATO ESTERO. DATI PIEMONTE	114
FIGURA 3.12 IMPRESE PIEMONTESI ESPORTATRICI E GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT	115
FIGURA 3.13 INNOVAZIONI DI PRODOTTO E DI PROCESSO. VALORE % NEI VARI TRIENNI. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA.....	117
FIGURA 3.14 OBIETTIVI PER CUI SONO STATE ATTIVATE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE.....	118
FIGURA 3.15 PERCENTUALE DI FATTURATO INVESTITO DALLE IMPRESE IN R&S NEL 2024	119
FIGURA 3.16 PERCENTUALE DI ADDETTI DESTINATI ALLA R&S DALLE IMPRESE NEL 2024	119
FIGURA 3.17 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER LIVELLO DI APPLICAZIONE DELL'INTELLIGENZA	120
FIGURA 3.18 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER AMBITO TECNOLOGICO DI ATTIVITÀ (RISPOSTE MULTIPLE).....	121
FIGURA 3.19 PARTECIPAZIONE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO CHE UTILIZZANO UNA DELLE SEGUENTI TECNOLOGIE.....	122
FIGURA 3.20 PERCORSI DI SVILUPPO PER ACQUISIRE RISORSE E COMPETENZE NECESSARIE AI PROGETTI SULLE NUOVE TECNOLOGIE. ANNI 2022 – 2024	123
FIGURA 3.21 FABBISOGNO PREVISTO DI NUOVE FIGURE PROFESSIONALI PER AREA STRATEGICA NEL PROSSIMO TRIENNIO (% IMPRESE)	124
FIGURA 3.22 ASPETTI STRATEGICI E OPERATIVI CHE INCIDONO SUL BUSINESS AZIENDALE (RISPOSTA MULTIPLA, SOMMA DEI VALORI 4 E 5)* ...	125

FIGURA 3.23 EFFICACIA DELLE MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE INTRAPRESE DALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE.....	126
FIGURA 3.24 IMPRESE CHE HANNO MESSO IN ATTO AZIONI NEGLI AMBITI ESG. ANNO 2022, 2023 E 2024 A CONFRONTO.....	128

Indice delle tabelle

TABELLA 1.1 PIL, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2023-2026.....	9
TABELLA 1.2 PIL EU27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2023-2026.....	11
TABELLA 1.3 PRODUZIONE INDUSTRIALE UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2022-2024	12
TABELLA 1.4 UE-EFTA-UK, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2017-2023, IN MLN DI UNITÀ E VAR. %.....	16
TABELLA 1.5 IMMATICOLAZIONI MONDO DI AUTOVEICOLI, 2019-2023, IN MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE	24
TABELLA 1.6 PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI	25
TABELLA 1.7 PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI, 2019-2023, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE	25
TABELLA 1.8 CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI 2020-2023 VAR. % ANNUALI	30
TABELLA 2.1 STRUTTURA E CONTENUTI DEI QUESTIONARI	43
TABELLA 2.2 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. ANNO 2024	45
TABELLA 2.3 APPARTENENZA A UN GRUPPO INDUSTRIALE PER CATEGORIE DI FORNITORI (% IMPRESE). ANNO 2024	50
TABELLA 2.4 FIGURE PROFESSIONALI O COMPETENZE PREVISTE NEL PROSSIMO TRIENNIO PER AREA DI ATTIVITÀ (CITAZIONI).	62
TABELLA 2.5 ANDAMENTO DI ALCUNI INDICATORI DELL'EXPORT DELLE IMPRESE RISPONDENTI. ANNI 2022-2024	69
TABELLA 2.6 TIPOLOGIA DI INNOVAZIONI DI PROCESSO INTRODOTTE. ANNO 2024	78
TABELLA 2.7 SOGGETTO CHE HA SVILUPPATO L'INNOVAZIONE DI PRODOTTO E DI PROCESSO PER CATEGORIA DI FORNITORI (% SULLE IMPRESE INNOVATRICI). ANNO 2024	79
TABELLA 2.8 DICHIARAZIONI A CONSUNTIVO (ANNO 2024) E PREVISIONALI (ANNO 2025) DI ANDAMENTO DEL FATTURATO (% IMPRESE)	84
TABELLA 2.9 QUOTA DI PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO DEI NUOVI POWERTRAIN.....	89
TABELLA 2.10 AZIONI MESSE IN ATTO, O IN PREVISIONE, NEGLI AMBITI ESG. ANNO 2022, 2023 E 2024 A CONFRONTO.....	95
TABELLA 2.11 I SEGMENTI DELLA FILIERA: ESEMPI DI PRODOTTI E DI SERVIZI PER CATEGORIA	100
TABELLA 3.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. DATI PIEMONTE	101
TABELLA 3.2 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER DESTINAZIONE E ANDAMENTO DEL FATTURATO.....	108
TABELLA 3.3 PREVISIONI PER IL 2025, RISPETTO AL 2024, CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE.....	109

Premessa

L'edizione 2025 di questo studio restituisce il ritratto di un 2024 all'insegna dell'instabilità e delle incertezze, in primis sul fronte geopolitico – con il prosieguo delle ostilità in Ucraina e nel Medio Oriente e le tensioni sul Mar Rosso – ma anche a livello di fattori e costi di produzione, con la variabilità dei prezzi dell'energia, e di rapporti e politiche commerciali, con l'impatto delle misure protezionistiche statunitensi e cinesi sui maggiori mercati.

In Europa, il percorso tracciato dalla normativa per la transizione verso la decarbonizzazione della mobilità scricchiola. Lo scollamento tra gli investimenti fatti dall'industria nelle tecnologie dell'elettrico, con un evidente aumento dell'offerta di veicoli a zero emissioni, e gli effettivi risultati di mercato, decisamente lontani dalle attese, sta mettendo in difficoltà le imprese della filiera, che rischiano un'insanabile perdita di competitività nello scenario globale – a maggior ragione con l'ingresso dei Costruttori cinesi sul mercato europeo – e una significativa riduzione dell'occupazione. È quindi alta l'attenzione verso il processo di revisione, attualmente in corso, del regolamento che definisce i prossimi target di riduzione delle emissioni di CO₂ per le auto e i veicoli commerciali leggeri, che dovrebbe ridisegnare la transizione verde rendendola davvero sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Questo significa, in primis, prendere atto delle difficoltà di diffusione dei veicoli elettrici (capillarità infrastrutture di ricarica, maggiori costi, autonomie) e delle potenzialità di decarbonizzazione delle altre tecnologie (come carburanti rinnovabili e idrogeno) per raggiungere l'obiettivo finale.

L'indagine dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità – frutto della rinnovata collaborazione tra Camera di commercio di Torino e ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), voce delle imprese della filiera produttiva automotive italiana – descrive da oltre vent'anni l'evoluzione di questo specifico comparto analizzando di anno in anno i dati raccolti dalle aziende rispondenti a livello di risultati economici, posizionamento nella piramide di fornitura e in riferimento ai principali domini tecnologici dell'autoveicolo, prospettive e strategie d'impresa, attività di ricerca e sviluppo e innovazione, processi di internazionalizzazione, gestione del capitale umano e sensibilità alle tematiche ESG. Lo studio comprende anche un capitolo dedicato all'analisi dei trend della filiera della componentistica in Piemonte.

Il focus di questa edizione è sull'anno 2024 – caratterizzato da un rallentamento del commercio mondiale – con un outlook sul 2025 da cui emerge un quadro sostanzialmente pessimistico in termini di andamento del fatturato e degli ordinativi, vendite all'estero e occupazione.

Nel 2024 la produzione mondiale di autoveicoli, con 93,5 milioni di unità, ha registrato una lieve flessione (-0,8%) rispetto al 2023, rimanendo pressoché stabile sui livelli pre-pandemia (+1,4% sul 2019). La produzione cinese rappresenta un terzo della produzione globale (33,5%) e risulta in crescita del 3,7% sull'anno e del 21,5% rispetto al 2019, mentre il Nord America si mantiene stabile (-0,3%) e Giappone ed Europa arretrano (-8,5% e -6,3% rispettivamente). Secondo le stime ANFIA, la produzione italiana di autoveicoli per il 2025 riporterà nuovamente una contrazione, totalizzando circa 500mila unità dopo un 2024 chiuso a -32,3%.

In un clima di preoccupazione e di incertezza che tocca tutte le categorie di operatori della filiera, le strategie di sviluppo delle imprese continuano ad essere condizionate soprattutto dalle politiche delle Case auto europee – e dei nuovi player cinesi in ingresso – e dall'instabilità economica mondiale, oltre che dalle preoccupazioni per i cambiamenti nelle politiche commerciali a livello internazionale, con l'introduzione di possibili nuovi dazi. Riduzione della domanda, incertezza sui volumi produttivi e difficoltà a farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs completano il quadro delle pressioni. La domanda di policy da parte delle imprese converge quindi su iniziative dirette al contenimento dei costi dell'energia, su

interventi per la creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo e per l'introduzione di finanziamenti e sgravi fiscali per le attività di R&S.

Ci auguriamo che queste pagine possano servire ad orientare lo sguardo degli stakeholder della filiera automotive e dei rappresentanti delle istituzioni su un futuro senz'altro complesso e ancora poco prevedibile. La conoscenza delle dinamiche in atto costituisce infatti pur sempre un ottimo e necessario punto di partenza per elaborare piani di salvaguardia e di sviluppo di un settore che ha affrontato tanti cambiamenti nel corso dei decenni, e che sconta la difficoltà di poggiarsi su catene del valore globalizzate soggette, ora più che mai, ad equilibri spesso precari.

Marco Stella

Presidente Gruppo Componenti di ANFIA

Massimiliano Cipolletta

Presidente della Camera di commercio di Torino

1 Scenari globali dell'industria automotive

Miriam Sala, ANFIA

1.1 L'economia mondiale

Il 2024 si è chiuso in un contesto caratterizzato da una certa resilienza economica, ma anche da una persistente incertezza geopolitica e commerciale. Le economie mondiali hanno mostrato andamenti differenziati: da un lato, le economie avanzate hanno sperimentato una fase di rallentamento della crescita, legata soprattutto all'inasprimento delle condizioni finanziarie e agli effetti ritardati delle politiche monetarie restrittive adottate nel biennio 2022-2023; dall'altro, alcune economie emergenti hanno mantenuto un ritmo sostenuto, trainato da consumi interni e dinamismo delle esportazioni.

Sul piano internazionale, il 2024 ha visto l'intensificarsi di tensioni commerciali, con l'innalzamento di barriere tariffarie tra Stati Uniti, Cina e altre aree strategiche. Le dinamiche dei prezzi delle materie prime, in particolare energia e prodotti agricoli, hanno continuato a condizionare l'andamento dell'inflazione. In questo quadro, la crescita globale si è attestata attorno al 3,3%, al di sotto della media storica pre-pandemica del 3,7%¹.

1.1.1 La congiuntura economica mondiale

Nel 2024 l'economia globale ha dunque confermato un rallentamento del ritmo di crescita, con il PIL mondiale in calo rispetto al 3,5% del 2023.

Tale dinamica si colloca al di sotto della media storica pre-pandemica, riflettendo un contesto segnato da incertezza geopolitica, tensioni commerciali e divergenze tra aree economiche.

Le **economie avanzate** chiudono il 2024 con un PIL pari all'1,8%, in linea con il 2023, ma inferiore ai livelli pre-pandemici. Il contesto è stato influenzato dalle politiche monetarie restrittive degli anni precedenti, che hanno inciso sulla domanda interna e sugli investimenti. Se, da un lato, questi paesi hanno beneficiato del calo dell'inflazione, dall'altro restano esposti a rischi derivanti da debito pubblico elevato, tensioni commerciali e fragilità geopolitiche.

Il quadro complessivo è rimasto eterogeneo: negli Stati Uniti la crescita è stata sostenuta da investimenti e consumi resilienti, mentre nell'Eurozona la dinamica è risultata più debole, frenata soprattutto dalla Germania. Il Regno Unito ha mostrato segnali di recupero, mentre il Giappone ha continuato a soffrire per la scarsa domanda interna.

Sul piano delle politiche macroeconomiche, nel 2024 le banche centrali delle principali economie avanzate hanno avviato un progressivo allentamento delle politiche monetarie, dopo due anni caratterizzati da rialzi aggressivi dei tassi. Tale svolta è stata resa possibile dal calo dell'inflazione, scesa in gran parte delle aree verso valori più prossimi agli obiettivi di medio termine, anche se gli Stati Uniti hanno continuato a registrare pressioni sui prezzi superiori al target. La riduzione dei costi energetici e il graduale allentamento delle strozzature nelle catene globali di fornitura hanno favorito il rientro delle tensioni inflazionistiche.

¹ International Monetary Fund, World Economic Outlook, luglio 2025

La dinamica rimane, come già anticipato, eterogenea: gli Stati Uniti hanno mantenuto una crescita moderata, sostenuta da investimenti strategici mentre l'area euro ha faticato a recuperare slancio, condizionata dalla debolezza tedesca.

Nel 2024 gli Stati Uniti hanno registrato una crescita del 2,8%, in decelerazione rispetto al 2023 (2,9%). Il rallentamento è stato evidente soprattutto nell'ultimo trimestre, con un calo dei consumi privati e segnali di contrazione del PIL reale su base trimestrale. La dinamica è stata influenzata dalle incertezze legate alla politica commerciale, con l'annuncio e la temporanea sospensione di nuovi dazi.

Nonostante ciò, gli investimenti, in particolare nel comparto tecnologico e infrastrutturale, hanno mantenuto un ruolo trainante. L'inflazione si è mantenuta sopra il target della Federal Reserve, attestandosi mediamente al 2,8%, riflettendo sia gli effetti dei dazi sia l'indebolimento del dollaro

Il Regno Unito ha beneficiato di una ripresa moderata, con un PIL in aumento dell'1,1% nel 2024. La crescita è stata sostenuta da consumi resilienti e da una politica fiscale relativamente espansiva, mentre gli investimenti hanno sofferto per l'incertezza legata alla stabilità politica interna. L'inflazione è progressivamente rientrata, stabilizzandosi al 2,0-2,2%, consentendo alla Bank of England di allentare gradualmente la politica monetaria

Il Giappone ha registrato una crescita limitata, pari allo 0,2% nel 2024. La domanda interna si è mostrata debole, penalizzata da salari reali stagnanti e consumi contenuti. Solo gli investimenti privati, sostenuti da incentivi fiscali, hanno attenuato la contrazione. L'inflazione, pur ridimensionata, si è mantenuta sopra il 3% in media annua, segnalando pressioni sui prezzi legate all'energia e alla debolezza dello yen.

TABELLA 1.1 PIL, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2023-2026

variazioni % a/a	Stime		Proiezioni	
	2023	2024	2025	2026
MONDO	3,5	3,3	3,0	3,1
Paesi avanzati	1,8	1,8	1,5	1,6
<i>Area euro</i>	0,5	0,9	1,0	1,2
<i>Regno Unito</i>	0,4	1,1	1,2	1,4
<i>Giappone</i>	1,4	0,2	0,7	0,5
<i>Stati Uniti</i>	2,9	2,8	1,9	2,0
<i>Canada</i>	1,5	1,6	1,6	1,9
Paesi emergenti e in via di sviluppo	4,7	4,3	4,1	4,0
<i>Russia</i>	4,1	4,3	0,9	1,0
<i>Cina</i>	5,4	5,0	4,8	4,2
<i>India</i>	9,2	6,5	6,4	6,4
<i>Messico</i>	3,4	1,4	0,2	1,4
<i>Brasile</i>	3,2	3,4	2,3	2,1
Medioriente & Asia Centrale	2,4	2,4	3,4	3,5
<i>Arabia Saudita</i>	0,5	2,0	3,6	3,9
Africa Sub-Sahariana	3,6	4,0	4,0	4,3
<i>Nigeria</i>	2,9	3,4	3,4	3,2
<i>Sud Africa</i>	0,8	0,5	1,0	1,3
Commercio mondiale (beni e servizi)	1,0	3,5	2,6	1,9
Prezzi al consumo	6,6	5,6	4,2	3,6

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2025

Le **economie emergenti** si sono confermate il motore principale della crescita globale nel 2024, con un'espansione media del PIL pari al **4,3%**, più che doppia rispetto a quella dei paesi avanzati. India e Cina hanno trainato l'andamento, pur con dinamiche diverse: la prima grazie alla forza della domanda interna e dei servizi digitali, la seconda in un percorso di rallentamento, penalizzata dalle tensioni commerciali e dalla debolezza strutturale del settore immobiliare.

In America Latina e in Africa la crescita è rimasta positiva ma disomogenea, sostenuta dall'export di materie prime ma frenata da squilibri fiscali e politici. Nel complesso, le economie emergenti hanno beneficiato di una maggiore flessibilità di politica monetaria e di flussi di capitale in ripresa, ma restano vulnerabili a shock esterni, come la volatilità dei prezzi delle commodity e le turbolenze finanziarie globali.

La Cina ha registrato un rallentamento, con una crescita del 5,0% nel 2024, inferiore al 2023 (5,4%). La politica economica si è concentrata sul sostegno alla domanda interna, con stimoli fiscali e monetari mirati. Tuttavia, le esportazioni verso gli Stati Uniti hanno subito un calo significativo, parzialmente compensato dall'espansione verso altri mercati asiatici ed europei. L'inflazione è rimasta contenuta, prossima all'1%

L'India ha consolidato la propria posizione di economia emergente trainante, crescendo del 6,5% nel 2024. La spinta principale è arrivata dai consumi privati e dal settore dei servizi digitali, che hanno beneficiato di ingenti investimenti esteri. Le prospettive restano favorevoli, con una domanda interna robusta e un'inflazione sotto controllo (circa 5,5%)

Il Brasile ha registrato un'espansione del 3,4% nel 2024, favorita dall'export agricolo e minerario, ma frenata da squilibri fiscali e da un debito pubblico in crescita. Le tensioni politiche hanno inciso negativamente sulla fiducia degli investitori. L'inflazione si è mantenuta su valori medio-alti (circa 6-7%)

Nel 2024 l'**inflazione globale** ha proseguito il suo percorso di rientro, attestandosi in media al 5,6% contro i picchi raggiunti negli anni immediatamente successivi alla pandemia e alla crisi energetica. Il calo è stato reso possibile dalla normalizzazione dei prezzi energetici e alimentari, dalla riduzione delle strozzature nelle catene di approvvigionamento e dal raffreddamento della domanda interna indotto dalle politiche monetarie restrittive adottate nel biennio 2022-2023. Tuttavia, il quadro è rimasto fortemente eterogeneo: se in alcune aree le dinamiche dei prezzi si sono rapidamente avvicinate ai target ufficiali, in altre – come negli Stati Uniti – le pressioni inflazionistiche si sono dimostrate più persistenti, complicate dall'impatto dei nuovi dazi e dall'indebolimento della valuta.

Il ritorno dell'inflazione verso livelli più gestibili ha consentito alle principali banche centrali di avviare un graduale allentamento delle politiche monetarie, seppure con modalità diverse a seconda delle condizioni interne. Nell'Eurozona, ad esempio, la discesa dei prezzi è stata favorita anche da interventi fiscali temporanei e dall'apprezzamento dell'euro, consentendo alla Banca Centrale Europea di intraprendere tagli sequenziali ai tassi, con l'ipotesi di un'ulteriore riduzione prima di stabilizzare la politica. Nel Regno Unito e negli Stati Uniti, invece, il sentiero rimane più prudente: la Federal Reserve e la Bank of England hanno scelto di muoversi con cautela, valutando la possibilità di ulteriori riduzioni dei tassi nel 2025, ma solo alla luce di dati convincenti sul consolidamento della disinflazione.

La situazione appare diversa in Giappone, dove l'inflazione, pur più elevata rispetto agli standard storici del Paese, ha iniziato a stabilizzarsi, inducendo la Banca del Giappone a mantenere un approccio di normalizzazione molto graduale, con la possibilità di ulteriori rialzi limitati. Ancora più marcato il contrasto con le economie emergenti: in Cina l'inflazione resta estremamente bassa, con margini ampi per politiche monetarie accomodanti a sostegno della domanda, mentre in India, Brasile e altri mercati emergenti la tendenza al rientro dei prezzi ha aperto la strada a un alleggerimento delle condizioni creditizie, pur con la costante necessità di monitorare rischi legati a volatilità valutaria e squilibri fiscali.

Il 2024 ha confermato che l'inflazione non è più la minaccia dominante che era stata nei due anni precedenti, ma ha anche messo in evidenza la difficoltà di perseguire un obiettivo comune in un contesto frammentato. Nei paesi che hanno introdotto dazi e barriere commerciali, l'impatto sui prezzi si è manifestato come uno shock di offerta, imponendo alle autorità monetarie di bilanciare la difesa del potere d'acquisto con la necessità di non soffocare la crescita. Altrove, l'effetto è stato assimilabile a uno shock di domanda, che ha reso più agevole la riduzione dei tassi. L'elemento comune è stato comunque la ricerca di un equilibrio delicato: garantire la stabilità dei prezzi senza compromettere una crescita già debole e vulnerabile a tensioni geopolitiche e frammentazioni commerciali.

1.1.2 L'economia dell'Eurozona

Nel 2024 l'economia dell'Eurozona ha registrato una crescita moderata, con un aumento del prodotto interno lordo pari allo 0,9%. Questo dato riflette una dinamica complessiva ancora fragile e al di sotto del potenziale, caratterizzata da una forte eterogeneità tra i principali paesi membri. La regione ha beneficiato del graduale calo dell'inflazione, che si è attestata mediamente intorno al 2,6%, consentendo alla Banca Centrale Europea di adottare un approccio più accomodante rispetto agli anni precedenti, pur mantenendo una certa cautela per evitare un nuovo riaccendersi delle pressioni sui prezzi.

Tra le grandi economie, la Germania ha continuato a rappresentare l'anello debole. Dopo un 2023 già segnato dalla recessione, nel 2024 il PIL tedesco ha registrato una contrazione dello 0,2%, condizionata dalla persistente difficoltà dell'industria manifatturiera e, in particolare, del settore automobilistico, che ha risentito del calo della domanda globale e della transizione energetica non priva di criticità. Anche la debolezza della domanda estera, in un contesto di tensioni commerciali e di rallentamento cinese, ha ulteriormente frenato le esportazioni tedesche.

In Francia, la crescita si è limitata all'1,1%, sostenuta in buona parte dalla tenuta del settore dei servizi e da consumi interni che, pur rallentando, hanno contribuito ad evitare un peggioramento del quadro macroeconomico. Tuttavia, gli investimenti industriali hanno sofferto la persistente incertezza legata sia alle prospettive di domanda esterna sia alla volatilità dei mercati energetici.

Un quadro decisamente più positivo è emerso in Spagna, che ha registrato una crescita robusta del 3,2%. La ripresa del turismo internazionale ha rappresentato un motore fondamentale, rafforzando la bilancia dei pagamenti e contribuendo a stimolare anche i consumi interni. Al tempo stesso, l'export di beni ha beneficiato di una maggiore diversificazione dei mercati di destinazione, che ha parzialmente compensato le difficoltà derivanti dalla frenata tedesca.

TABELLA 1.2 PIL EU27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2023-2026

variazioni % a/a	Stime		Proiezioni	
	2023	2024	2025	2026
EU27	0,7	1,2	1,3	1,4
Area euro	0,5	0,9	1,0	1,2
<i>Germania</i>	-0,3	-0,2	0,1	0,9
<i>Francia</i>	1,6	1,1	0,6	1,0
<i>Italia</i>	0,7	0,7	0,5	0,8
<i>Spagna</i>	2,7	3,2	2,5	1,8
<i>Polonia</i>	0,2	2,9	3,2	3,1

Fonte: FMI – World Economic Outlook, luglio 2025

Nel complesso, l’Eurozona si è trovata nel 2024 a fare i conti con un contesto internazionale complesso, caratterizzato da tensioni commerciali e geopolitiche che hanno inciso sia sulla fiducia degli investitori sia sugli scambi. L’attenuazione delle spinte inflazionistiche e un orientamento di politica fiscale in alcuni paesi più espansivo hanno comunque impedito una stagnazione prolungata, delineando una crescita positiva ma ancora disomogenea e fragile.

Il comparto industriale ha mostrato un andamento fragile. La produzione manifatturiera è rimasta sotto pressione per il rallentamento della domanda globale, in particolare dalla Cina e dalla stessa Germania, e per la transizione energetica, che ha imposto adeguamenti tecnologici costosi alle imprese. La manifattura tedesca, e in particolare il settore automobilistico, ha sofferto pesantemente, mentre alcuni segmenti della filiera farmaceutica e dell’elettronica hanno beneficiato di investimenti mirati e di una domanda più resiliente. L’effetto delle politiche industriali europee, volte a rafforzare l’autonomia strategica nei settori chiave, è stato avvertibile ma non sufficiente a invertire la tendenza generale.

TABELLA 1.3 PRODUZIONE INDUSTRIALE UE27, VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUALI, 2022-2024

variazioni % a/a	2022	2023	2024
UE27	2,6	-1,5	-2,4
Area Euro	1,8	-1,7	-3,0
Germania	-0,2	-1,9	-4,6
<i>Francia</i>	0,6	0,9	0,0
<i>Italia</i>	0,3	-2,0	-4,0
<i>Spagna</i>	2,5	-1,6	0,5
<i>Polonia</i>	10,5	-1,0	0,5

Fonte: Eurostat, settembre 2025 (indice 2021=100, dati corretti per effetti di calendario)

Nel 2024 il commercio dell’Eurozona ha contribuito in modo non trascurabile all’attività, con un miglioramento del saldo estero in diversi paesi grazie alla ripartenza dei flussi nella prima parte dell’anno: il PIL dell’area è infatti accelerato trainato anche da investimenti e net export, pur a fronte di consumi privati più deboli.

A livello globale, il volume degli scambi di beni e servizi è salito di circa +3,5% nel 2024, ma la ripresa è stata “distorta” da episodi di front-loading (anticipi di import/export per l’incertezza sulle tariffe), che hanno sostenuto i volumi nel primo semestre e sono poi rientrati nei mesi successivi.

Nell’Eurozona ciò si è riflesso anche in dinamiche settoriali specifiche: una parte dell’aumento dei flussi è stata legata a comparti ad alta intensità tecnologica (come il farmaceutico in Irlanda) e a spedizioni anticipate verso gli Stati Uniti, effetti che il Fondo prevede si attenuino nel corso del 2025 con un conseguente “effetto restituzione” sui volumi.

In sintesi, il contributo del commercio estero all’Eurozona è stato positivo ma temporaneamente amplificato da fattori una tantum; in assenza di nuovi irrigidimenti tariffari, i flussi attesi per il 2025–26 tendono a normalizzarsi su ritmi più in linea con la domanda finale globale.

La spesa delle famiglie ha mostrato segni di rallentamento, penalizzata dall’erosione dei redditi reali dovuta agli elevati livelli di inflazione registrati negli anni precedenti. Nel 2024, pur in presenza di un raffreddamento dei prezzi, i consumi non sono tornati a crescere in modo significativo: le famiglie hanno mantenuto un atteggiamento prudente, privilegiando il risparmio e rimandando alcune decisioni di spesa. Il reddito disponibile ha recuperato solo parzialmente potere d’acquisto, grazie a una dinamica salariale più favorevole

e a misure fiscali mirate (ad esempio, sostegni temporanei contro il caro energia), ma la fiducia dei consumatori è rimasta su livelli contenuti

Gli investimenti fissi hanno sostenuto in parte la crescita, seppure in misura selettiva. Il settore delle costruzioni ha mostrato segnali di debolezza, frenato da tassi di interesse ancora relativamente elevati e dal rallentamento immobiliare in alcune economie, mentre gli investimenti in macchinari e tecnologie digitali hanno beneficiato di incentivi fiscali e del sostegno dei programmi europei. L'apporto più significativo è arrivato dall'industria farmaceutica irlandese, che ha spinto in alto il dato aggregato, sebbene si tratti di un effetto concentrato in un singolo paese e poco rappresentativo del quadro d'insieme

Il mercato del lavoro ha mantenuto un profilo relativamente stabile, con tassi di occupazione su livelli storicamente elevati nonostante il rallentamento congiunturale. L'Eurozona ha beneficiato della resilienza dei servizi, in particolare turismo e commercio, che hanno continuato a generare domanda di lavoro. Tuttavia, permangono divergenze tra paesi: da un lato, Spagna e Francia hanno registrato aumenti dell'occupazione, dall'altro la Germania ha visto rallentare la dinamica occupazionale a causa della crisi industriale. La disoccupazione giovanile resta un punto critico in diversi Stati membri, segnalando la difficoltà a tradurre la ripresa settoriale in opportunità diffuse. Il tasso di posizioni lavorative vacanti è diminuito, soprattutto in Germania, mentre in Italia e Spagna la pressione sul mercato del lavoro è rimasta elevata, in particolare nel settore delle costruzioni. Tuttavia, la Commissione europea ha rilevato una minore preoccupazione da parte delle imprese riguardo alla carenza di manodopera.

1.1.3 Il commercio globale e i prezzi delle materie prime

Nel 2024 gli scambi mondiali hanno registrato una ripresa moderata dopo il rallentamento del 2023: il volume del commercio globale (beni e servizi) è aumentato di circa +3,5%, sostenuto soprattutto dal primo semestre, quando imprese e importatori hanno anticipato ordini e spedizioni ("front-loading") in previsione di nuovi irrigidimenti tariffari e di una maggiore incertezza sulle regole del commercio internazionale

Tale dinamica, a carattere temporaneo, ha gonfiato i flussi di inizio anno e lasciato in eredità una fase di normalizzazione nella seconda metà, con un graduale riassorbimento delle scorte e un raffreddamento degli ordinativi. La ripresa degli scambi è stata inoltre aiutata dall'attenuazione dei colli di bottiglia logistici e dalla stabilizzazione dei noli marittimi, sebbene la volatilità geopolitica abbia continuato a generare rischi episodici sulle rotte chiave.

Il quadro per il 2025 suggerisce un riequilibrio: l'IMF stima una crescita del commercio pari a +2,6%, inferiore al 2024, proprio perché il venir meno del front-loading comporta un "effetto restituzione" sui flussi; sul 2026 il profilo resta più fiacco (+1,9%), in un contesto di regole commerciali più incerte, possibile frammentazione e domanda globale solo gradualmente in miglioramento

In parallelo, il deprezzamento del dollaro osservato sul finire del 2024 e nel 2025 ha modificato i termini di scambio di molte economie emergenti, ampliando per alcune il margine di manovra monetaria e sostenendo i flussi verso asset locali, ma senza cambiare la sostanza: la geoeconomia resta il primo driver di rischio per gli scambi.

Sul fronte merci e commodity, il 2024 ha evidenziato un quadro differenziato. Per l'energia, il prezzo medio del petrolio si è attestato in calo di circa -1,8% sull'anno, riflettendo un equilibrio tra un'offerta ampia — sia all'interno dell'OPEC+ sia da produttori non OPEC — e una domanda più contenuta rispetto alle fasi di rimbalzo post-pandemico. La tensione geopolitica ha generato brevi rialzi dei premi al rischio, ma senza comprometterne la tendenza media annuale

I prezzi del gas naturale sono rimasti relativamente contenuti per l'intero 2024, grazie a scorte europee elevate, maggiore disponibilità di GNL e prospettive di ulteriore capacità di liquefazione nel medio termine; ciò ha contribuito a ridurre la volatilità energetica percepita dalle manifatture europee

Per le materie prime non energetiche, la media 2024 risulta in lieve crescita (+3,7%), con andamenti interni divergenti: metalli industriali sostenuti da investimenti in transizione energetica e riordino delle catene di fornitura, prodotti agricoli influenzati da condizioni meteo e vincoli logistici in specifiche regioni

Guardando oltre, le proiezioni IMF indicano per il 2025 un calo marcato dei prezzi del greggio (-13,9% in media annua) e un incremento delle non-energy commodities (+7,9%), a testimonianza di un ciclo di domanda che, pur moderato, resta selettivo e sensibile alle politiche industriali e agli incentivi settoriali

Complessivamente, il 2024 consegna un commercio mondiale "resiliente ma distorto": la crescita degli scambi è stata reale, ma temporaneamente amplificata da decisioni di acquisto e produzione dettate dall'incertezza regolatoria e tariffaria. Questa resilienza, per il 2025, tende a trasformarsi in normalizzazione: meno scorte da smaltire, flussi più in linea con la domanda finale, e una maggiore dipendenza dalle traiettorie di politica fiscale e commerciale delle grandi aree (Stati Uniti, Cina, UE).

In questo contesto, la discesa graduale dell'inflazione globale e la (parziale) divergenza nei percorsi delle banche centrali possono alleviare i costi di finanziamento del commercio, ma i rischi di ribasso restano prevalenti: un eventuale ritorno a dazi più elevati, l'inasprirsi di tensioni geopolitiche sulle rotte energetiche e una rinnovata volatilità sui tassi a lunga scadenza potrebbero comprimere nuovamente gli scambi, con effetti più severi per economie esportatrici e settori ad alta intensità energetica.

1.2 L'industria automotive mondiale

1.2.1 La domanda mondiale di autoveicoli

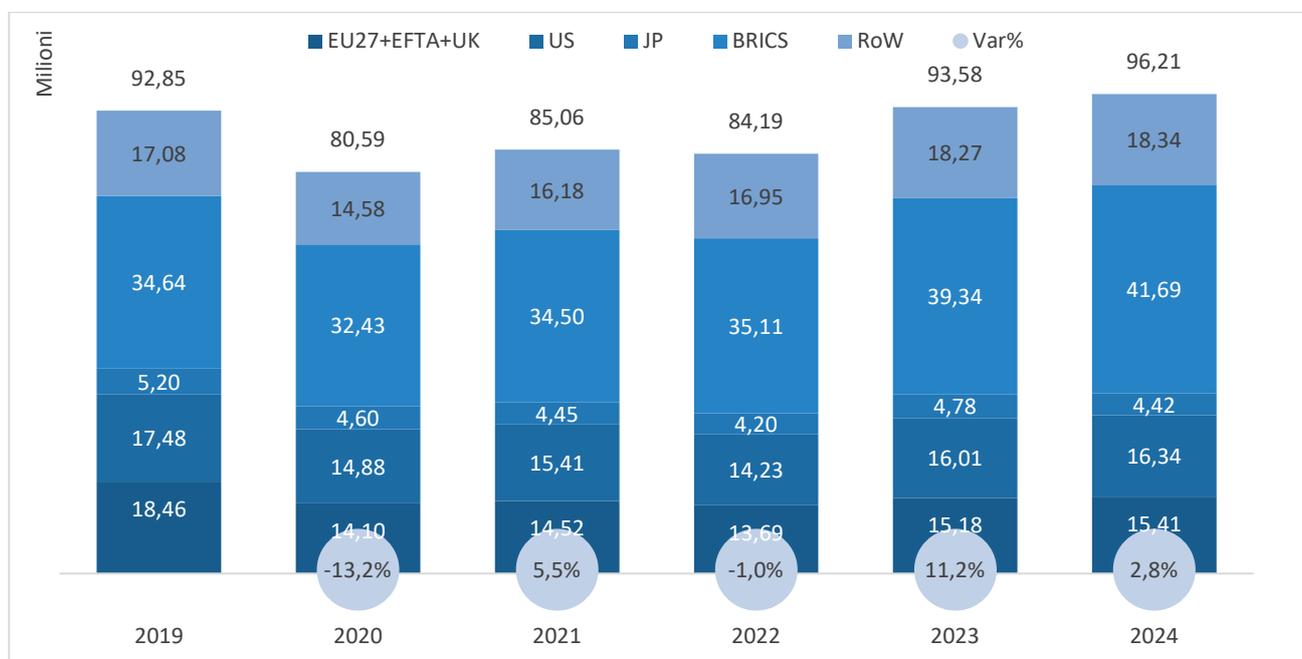
Il 2024 segna la piena ripresa del settore automotive dopo la crisi pandemica, ma con un equilibrio profondamente mutato: se in passato l'Europa e gli Stati Uniti rappresentavano i pilastri della domanda, oggi il baricentro si è spostato sempre di più verso i Paesi emergenti, che diventano i veri protagonisti del futuro dell'industria automobilistica mondiale.

Dopo il picco del 2019, con quasi 93 milioni di veicoli venduti a livello globale, il settore ha subito un brusco calo nel 2020, quando la pandemia ha interrotto catene di fornitura e bloccato la domanda in numerosi Paesi, portando le immatricolazioni a poco più di 80 milioni di unità. Negli anni successivi, la ripresa è stata graduale: già dal 2021 i volumi sono tornati a crescere e nel 2024 il mercato mondiale supera i 96 milioni di veicoli, recuperando e superando i livelli pre-crisi.

Analizzando più da vicino le aree geografiche, emergono differenze importanti. I Paesi BRICS si confermano come la locomotiva del settore: partendo da circa 35 milioni di veicoli nel 2019, raggiungono quasi 42 milioni nel 2024, segno di una domanda interna in continua espansione, trainata soprattutto da Cina e India.

Al contrario, i mercati più maturi mostrano un andamento stagnante o addirittura in lieve calo. L'Europa (EU27+EFTA+UK) passa dai 18,5 milioni del 2019 a circa 15 milioni negli ultimi anni, mentre gli Stati Uniti rimangono sostanzialmente stabili, con oscillazioni tra 15 e 16 milioni di veicoli. Il Giappone registra un declino strutturale, scendendo da oltre 5 milioni a poco più di 4,4 milioni, riflesso di una popolazione in calo e di un mercato domestico ormai saturo.

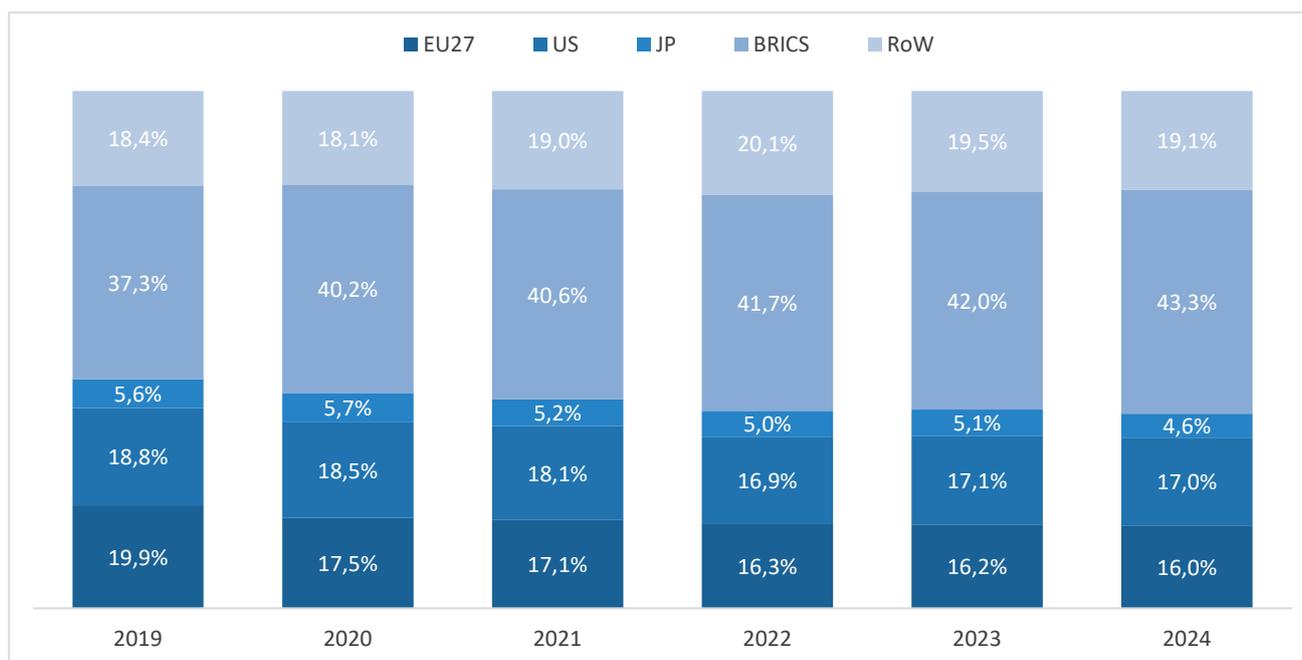
FIGURA 1.1 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACROAREA ECONOMICA, 2019-2024, IN MLN DI UNITÀ



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

Questi dati raccontano un settore sempre più polarizzato. Nei mercati avanzati, la crescita dei volumi appare limitata, e la competizione si gioca soprattutto sul terreno della qualità, dell'innovazione tecnologica e della transizione verso veicoli elettrici e connessi. Nei mercati emergenti, invece, la domanda continua ad aumentare, offrendo nuove opportunità ma anche nuove sfide, legate alla capacità di adattarsi a regolamentazioni locali e a condizioni di mercato molto eterogenee.

FIGURA 1.2 DOMANDA MONDIALE DI AUTOVEICOLI PER MACROAREA ECONOMICA, 2019-2024, IN % SUL TOTALE MONDO



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

Nel 2024 la domanda globale di autovetture è pari a 68,3 mln di unità, in aumento del 3,4% sui volumi del 2023 e copre il 71% del mercato globale. Il restante 29% è costituito da veicoli commerciali e industriali che risultano in crescita dell'1,5% sul 2023 e del 2,4% sul 2019. In **UE-EFTA-UK**, la domanda complessiva registra un incremento dell'1,5% nel 2024 e vale il 16,0% del mercato globale degli autoveicoli (era il 20% circa nel 2019). Pur superando i 15 mln di volumi, le vendite non sono ancora lontane dai livelli pre-pandemia (18,5 mln nel 2019).

TABELLA 1.4 UE-EFTA-UK, IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2017-2024, IN MLN DI UNITÀ E VAR. %

volumi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Autovetture	14,23	15,16	15,64	15,63	15,81	11,97	11,78	11,29	12,85	12,96
Veicoli Comm. & Ind.	2,17	2,42	2,49	2,57	2,64	2,13	2,74	2,40	2,34	2,45
Totale	16,40	17,58	18,13	18,20	18,46	14,10	14,52	13,69	15,18	15,41
var.%	15/14	16/15	17/16	18/17	19/18	20/19	21/20	22/21	23/22	24/23
Autovetture	9,2	6,6	3,1	-0,0	1,2	-24,3	-1,6	-4,1	13,8	0,9
Veicoli Comm. & Ind.	12,6	11,4	3,1	3,2	2,8	-19,4	28,8	-12,6	-2,6	4,8
Totale	9,7	7,2	3,1	0,4	1,4	-23,6	3,0	-5,7	10,9	1,5

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base ACEA e associazioni estere

Nel 2024 il mercato automobilistico europeo ha superato i 12,9 milioni di nuove immatricolazioni, registrando un incremento lieve ma significativo rispetto all'anno precedente, pari a circa lo 0,9%. Si tratta di un risultato che riflette un settore in transizione più che in espansione, con dinamiche molto differenti a seconda delle tecnologie di alimentazione e dei Paesi coinvolti.

Tra i cinque major market², che costituiscono circa il 70% del mercato europeo, si registrano andamenti discontinui. La Germania resta il Paese leader per volumi complessivi, ma il bilancio del 2024 è negativo (-1% sul 2023), soprattutto a causa della forte contrazione delle immatricolazioni di auto elettriche. Anche la Francia registra un andamento negativo, -3,2%. L'Italia chiude con volumi sostanzialmente stabili (-0,5%, 8mila unità a valore), mentre Regno Unito e Spagna crescono con decisione (+2,6% la prima e +7,1% la seconda).

Le auto elettriche a batteria hanno vissuto un anno complesso. Le immatricolazioni si sono ridotte dell'1,3% rispetto al 2023, fermandosi a poco meno di 2 milioni di unità (il 13,6% del mercato complessivo). Alcuni mercati hanno mostrato crescita importanti, come il Belgio, la Danimarca e i Paesi Bassi, mentre altri, tra cui la Germania e la Francia, hanno registrato cali significativi che hanno frenato il mercato totale. Anche la Norvegia, da sempre considerata un mercato apripista per l'elettrico, ha mostrato segnali di rallentamento, con una crescita contenuta al 9,4%, segno che il mercato più forte d'Europa ha ormai raggiunto la sua fase di maturità.

Se guardiamo alla penetrazione BEV nell'Unione Europea, anche alla luce delle priorità emerse nel Dialogo Strategico avviato dalla Commissione sul futuro dell'automotive europeo, l'Europa appare come "una macchina a due velocità": Paesi piccoli e ad alto reddito mostrano quote elevate, mentre i quattro grandi dell'Unione, pur determinando circa il 55% delle immatricolazioni BEV, restano sotto la soglia che accelererebbe le curve di apprendimento industriale.

È esattamente il tipo di asimmetria che la Commissione dovrà tendere a correggere: legando la competitività della filiera alla creazione di un mercato interno più omogeneo e prevedibile, evitando stop-and-go negli incentivi e sincronizzando le politiche nazionali con gli obiettivi climatici.

Sul fronte delle condizioni abilitanti, l'Alternative Fuels Infrastructure Regulation, impone ai Paesi membri colonnine veloci (≥ 150 kW) almeno ogni 60 km lungo la rete TEN-T già dal 2025, con obiettivi crescenti al 2030. Dove la rete è capillare, la quota BEV vola; dove resta discontinua, i mercati faticano a superare la media.

Un altro spunto che deriva dai dati delle immatricolazioni delle autovetture elettriche è la coerenza con la traiettoria regolatoria: gli standard CO₂ per le auto nuove richiedono una riduzione del 55% al 2030 rispetto al 2021 e del 100% al 2035 (con la revisione di metà percorso nel 2026). L'andamento "medio" del 13,6% di quota BEV non è però sufficiente da solo a condurre l'UE al traguardo in maniera lineare: servono velocità maggiori nei grandi mercati. Anche questo è un punto esplicito del confronto tra Commissione e industria, che mira a calibrare strumenti pro-competitività (costi dell'energia, accesso a capitale e incentivi domanda) senza indebolire la direzione di marcia climatica.

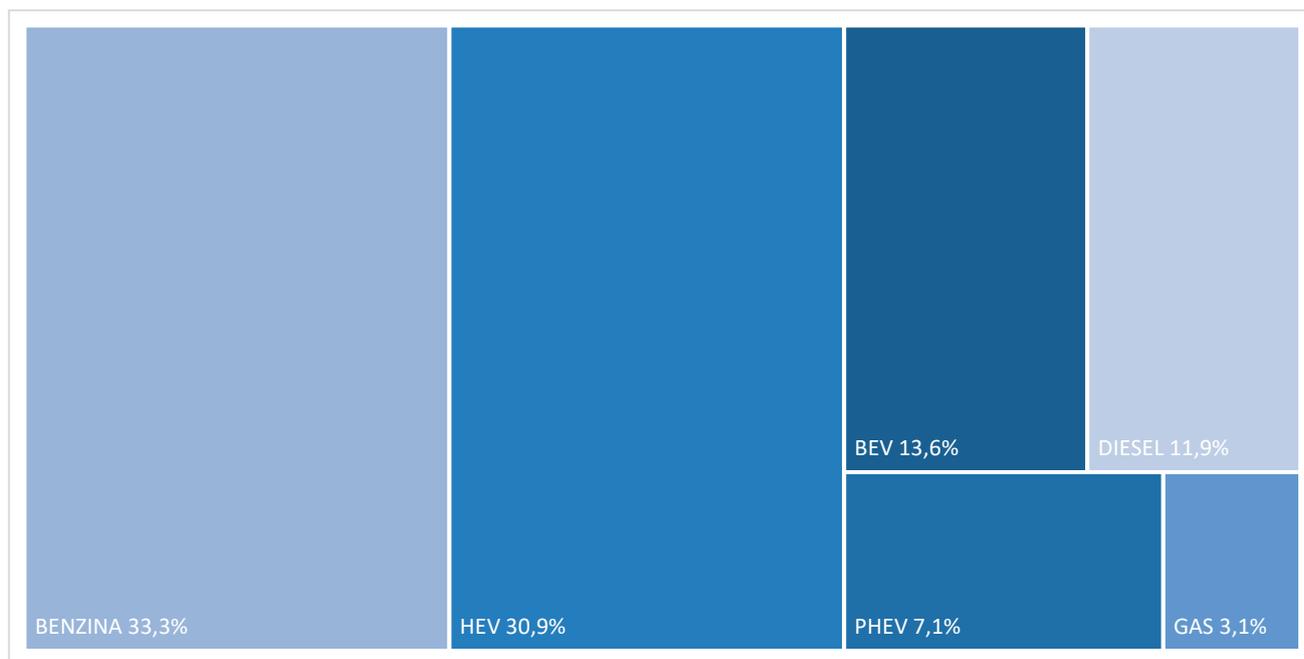
Infine, i numeri di penetrazione BEV vanno letti alla luce della concorrenza globale. La pressione dei produttori cinesi nella fascia elettrica è diventata un tema industriale e geopolitico: fattore scatenante dei dazi contro i maxi-sussidi del governo di Pechino, adottati nell'autunno 2024 e oggetto di discussione nel dialogo strategico per bilanciare difesa commerciale, prezzi al consumatore e filiere locali (batterie, software, componenti). La priorità è preservare la capacità produttiva, come la ricerca e l'innovazione in Europa ampliando al contempo la domanda interna.

² Germania, Regno Unito, Francia, Italia e Spagna

Le ibride plug-in hanno a loro volta segnato una flessione del 3,9% a livello europeo, con risultati molto diversi da Paese a Paese: cali marcati in Belgio e in Italia, ma un andamento positivo in Germania.

A trainare davvero il mercato è stato il segmento delle ibride tradizionali, che ha visto un incremento del 20% nell'Unione Europea e del 19,6% considerando anche l'area EFTA e il Regno Unito. Paesi come la Francia, la Germania e la Spagna hanno registrato crescite particolarmente marcate, confermando il successo di questa tecnologia che rappresenta per molti consumatori una soluzione di compromesso tra i motori convenzionali e la mobilità elettrica, priva dei vincoli infrastrutturali legati alla ricarica.

FIGURA 1.3 DOMANDA EU27 DI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE, 2024, IN % SUL TOTALE MERCATO



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base ACEA

I motori termici continuano comunque a rappresentare la parte più consistente del mercato, ma le due principali alimentazioni hanno conosciuto sorti molto diverse. Le auto a benzina restano la categoria più numerosa, con oltre 4,2 milioni di nuove immatricolazioni, costituiscono un terzo del mercato, ma risultano in calo del 6,8% rispetto al 2023. Il diesel prosegue invece la sua parabola discendente, perdendo l'11,8% a livello europeo, con rare eccezioni in alcuni mercati come Polonia e Ungheria.

Nel 2023 (ultimo dato disponibile³), il parco circolante delle autovetture nell'Unione Europea è cresciuto dell'1,4% rispetto al 2022, con oltre 249 mln di auto in circolazione.

La Germania guida con oltre 48 milioni di auto, seguita da Italia (oltre 40 milioni) e Francia. Le auto elettriche ricaricabili continuano a crescere, passando dal 2,2% al 3,9% nel 2023.

Il 2024 si chiude per il mercato europeo dei veicoli commerciali con un quadro complessivamente positivo, pur all'interno di dinamiche differenziate a seconda delle categorie. I veicoli commerciali leggeri, che

³ ACEA, Vehicles on European roads 2025, 29 gennaio 2025

rappresentano il cuore del comparto, mostrano una crescita significativa in diversi mercati, trainata in particolare dalla domanda di soluzioni per la distribuzione urbana e l'e-commerce.

Alcuni Paesi, come Austria e Croazia, registrano incrementi a doppia cifra rispetto al 2023, segno di una ripresa sostenuta dopo gli anni di rallentamento. In parallelo, il segmento elettrico in questa categoria resta ancora minoritario, ma i dati evidenziano una progressiva espansione, con Paesi nordici e dell'Europa occidentale che si distinguono per volumi più consistenti.

Nel comparto dei camion, sia medi sia pesanti, si osserva una situazione più eterogenea. I veicoli sopra le 16 tonnellate continuano a rappresentare il principale pilastro del trasporto merci su strada in Europa. Le immatricolazioni restano su livelli elevati, ma con andamenti differenziati: alcuni mercati chiave come Germania e Francia hanno visto una sostanziale stabilità, mentre altri, come Spagna e Italia, mostrano segnali di recupero più marcato.

Anche in questo segmento si affaccia la transizione energetica: sebbene le quote di elettrico e ibrido siano ancora marginali, iniziano a comparire prime evidenze di diffusione, in linea con le politiche di decarbonizzazione dell'UE e con gli investimenti dei costruttori nei veicoli a batteria e a idrogeno.

Per quanto riguarda gli autobus, il 2024 conferma il ruolo trainante delle flotte pubbliche nella transizione. Numerosi Paesi hanno registrato un forte aumento delle immatricolazioni di mezzi elettrici, sostenuto da programmi di finanziamento europeo e da iniziative locali per la mobilità sostenibile. Il mercato rimane però segmentato: da un lato le grandi città e i Paesi con piani infrastrutturali più avanzati, che guidano l'elettrificazione delle flotte; dall'altro i mercati periferici, dove il diesel rimane ancora la scelta prevalente.

Complessivamente, il settore europeo dei veicoli commerciali ha beneficiato di una domanda robusta e di una maggiore stabilità nelle catene di fornitura rispetto agli anni della crisi pandemica e delle tensioni logistiche globali. Tuttavia, le tendenze di lungo periodo restano chiare: l'elettrificazione procede a ritmi più rapidi nei segmenti urbani e nei Paesi ad alto reddito, mentre nei settori più pesanti e nei mercati meridionali e orientali prevale ancora il motore a combustione. Per l'industria, questo significa muoversi in uno scenario a due velocità, dove occorre continuare a garantire efficienza e competitività del diesel e della benzina, accompagnando al tempo stesso lo sviluppo di nuove tecnologie a zero emissioni.

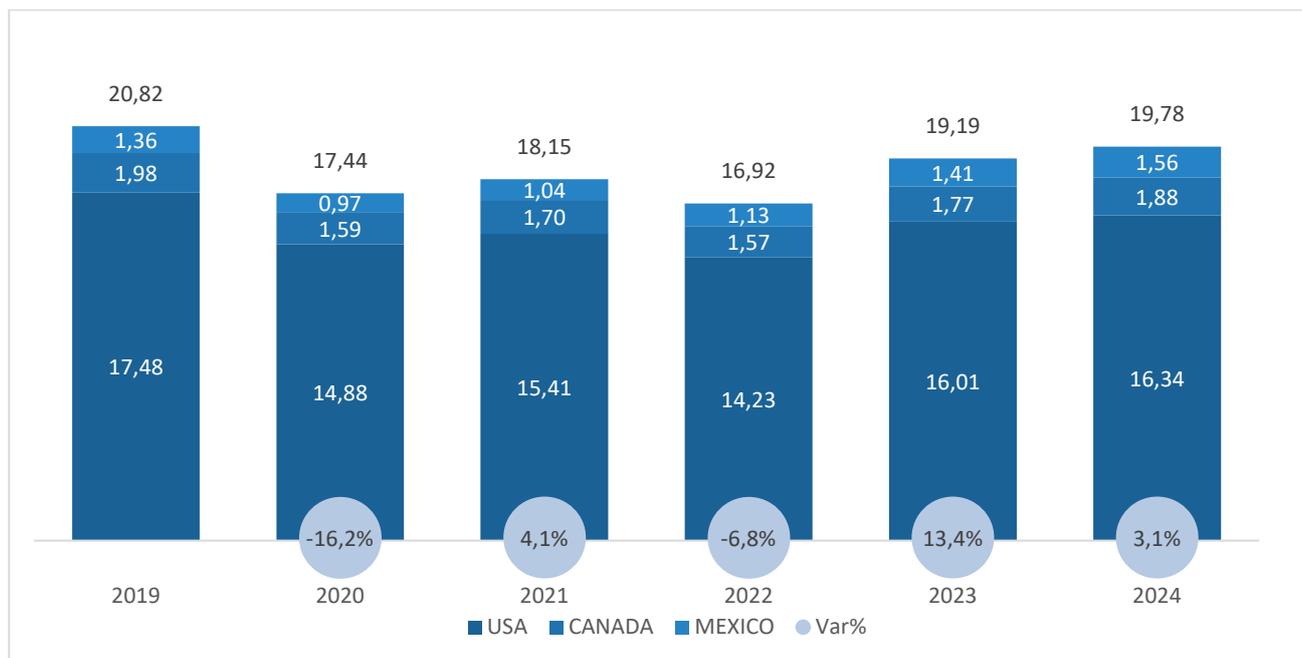
I dati confermano dunque una certa resilienza del comparto, accompagnata da una forte capacità di adattamento, ma anche la necessità di politiche industriali e infrastrutturali coordinate per accelerare la transizione. La crescita dell'elettrico resta promettente, soprattutto negli autobus e nei furgoni, ma la diffusione capillare richiederà ancora tempo, investimenti e un quadro regolatorio certamente più stabile e tecnologicamente più neutro.

Il parco circolante europeo dei veicoli industriali è vetusto, con una media di 12,7 anni per i veicoli commerciali leggeri (oltre 30 milioni circolanti sulle strade dell'Unione). L'Italia, nel 2023, possedeva la flotta più vecchia, dopo Portogallo e Romania, con un'età media di 14,8 anni.

I veicoli pesanti sono circa 6,0 mld, in aumento dello 0,8% rispetto al 2022 e con un'età media di 14,1 anni. I bus circolanti sul territorio europeo sono 680 mila, di cui oltre il 40% concentrato in tre paesi Italia (100 mila), Francia (94 mila) e Germania (84 mila). Il parco bus ha un'età media di 12,2 anni.

L'area governata dagli accordi di libero scambio **NAFTA**, rinominata USMCA (USA, Messico, Canada), ha registrato nel 2023 una crescita del 13,4% rispetto al 2022 e costituisce nell'anno il 20,7% del mercato globale, quasi 2 punti percentuali in meno rispetto al 2019. In confronto ai volumi pre-pandemia, il mercato nordamericano risulta in calo del 7,9%.

FIGURA 1.4 NAFTA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, IN MLN DI UNITÀ



Fonte: Ward's

Nel 2024 tutti i tre paesi presentano una variazione positiva rispetto all'anno precedente, ma solo il Messico cresce rispetto al mercato del 2019 (+14,8%). Canada e Stati Uniti hanno invece mantengono volumi più bassi rispetto a quelli pre-pandemia.

Il solo mercato **USA** conta nell'anno 2024 oltre 16,3 mln di immatricolazioni, più di 1,1 mln di unità in meno rispetto al 2019. Nell'area, i veicoli leggeri (autovetture e trucks) registrano 15,9 mln immatricolazioni, di cui oltre i tre quarti sono prodotti in Nord America.

I veicoli d'importazione costituiscono il 23,2% del mercato. I principali paesi d'origine sono il Giappone, con 1,3 mln di veicoli importati e la Corea del Sud, con 1,4 mln.

Nel 2023, negli Stati Uniti sono stati immatricolati quasi 3,2 mln di veicoli leggeri ad alimentazione alternativa (+20,2% sul 2022), che valgono il 20% del mercato totale LV (era il 16,7% nel 2022), di cui: 1.639.526 ibridi (+39,5%), 1.210.864 BEV (+4%) e 317.630 ibridi plug-in (+8,2%). I veicoli a zero emissioni rappresentano il 38,2% del mercato ad alimentazione alternativa e ancora soltanto il 7,6% del mercato complessivo.

Nel comparto autocarri medi-pesanti, le vendite si sono attestate sopra le 500 mila unità, in crescita del 6,6% sul 2022.

Il mercato dei veicoli leggeri in **Canada** conta 1,83 mln di nuove registrazioni. Di questi 253 mila sono autovetture (-1,1%) e 1,58 mln sono veicoli commerciali leggeri (+8,1%). Anche il rimanente mercato degli autocarri medi-pesanti risulta in calo a -2,2% sul 2023.

In aumento la domanda di veicoli leggeri in **Messico**: sono 1,5 mln i veicoli immatricolati, a fronte di una crescita del 10% circa.

L'area **Asia-Pacifico** rappresenta oltre la metà della domanda mondiale di autoveicoli. La **Cina**, con 31,5 milioni di immatricolazioni nel 2023 (+4,5% rispetto all'anno precedente), da sola copre quasi un terzo del mercato globale, di cui 27,6 milioni sono autovetture, pari al 40,4% del totale mondiale.

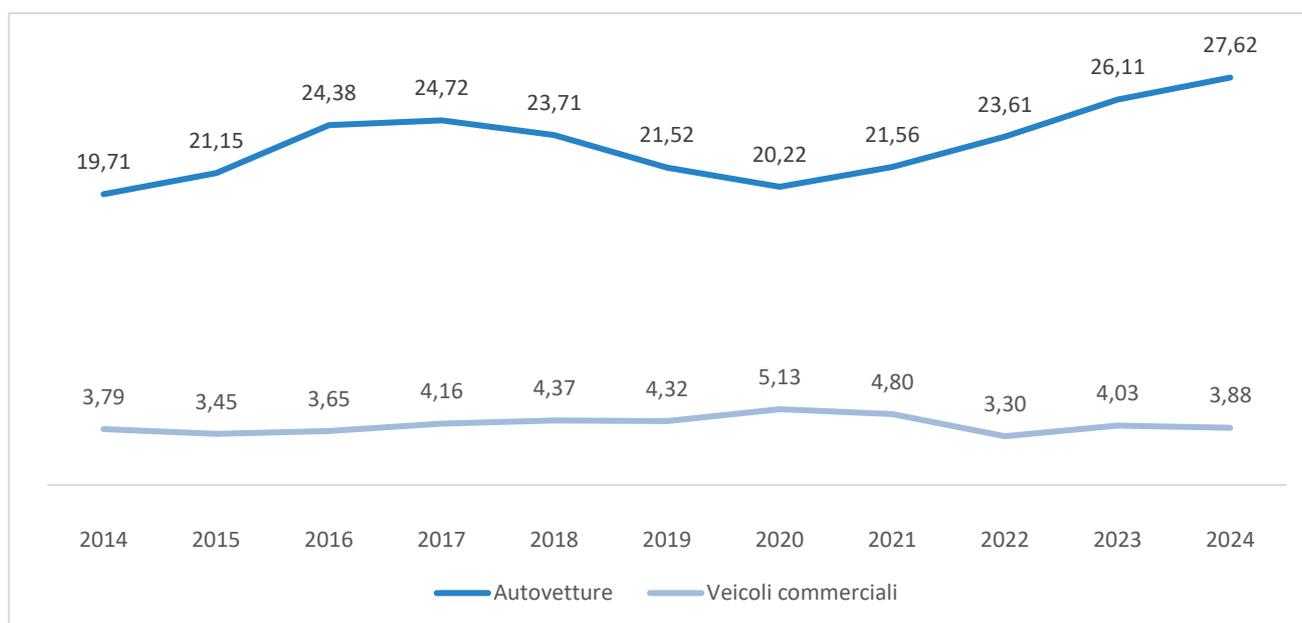
Dal 2014, il mercato delle autovetture cinesi ha mostrato un andamento altalenante, ma complessivamente presenta una crescita media annua del 3,4% circa.

Le vendite di autovetture sono passate da 19,71 mld di unità nel 2014 a 27,62 mln nel 2024, con volumi record proprio nell'ultimo biennio, a seguito di un calo significativo tra il 2018 e il 2020. Anche il segmento dei veicoli commerciali ha registrato una crescita, pur con volumi inferiori, passando da 3,79 mln di unità nel 2014 a 4,03 mln nel 2023, per calare però nel 2024 a 3,88 mln di immatricolazioni.

Lo sviluppo del mercato cinese è sospinto da diversi *driver*: la crescente domanda interna ha rappresentato un fattore chiave, trainata dall'aumento del reddito pro capite e dalla sempre maggiore urbanizzazione. Inoltre, l'espansione delle infrastrutture ha favorito un progressivo aumento nell'utilizzo dei veicoli commerciali, specialmente nei settori della logistica e delle costruzioni. Il governo cinese ha inoltre implementato incentivi per favorire il passaggio alle energie pulite, con sussidi per i veicoli elettrici (NEV - New Energy Vehicles) e norme più severe sulle emissioni, che hanno stimolato sia la produzione che l'acquisto di veicoli elettrici e ibridi.

La crescita resta però accompagnata da guerre di prezzo e da un uso aggressivo di sconti, con pressioni sui margini e primi segnali di raffreddamento per alcuni leader: nel 3° trimestre 2025 BYD ha registrato la prima flessione trimestrale dal 2020 e ha tagliato il target annuo, sintomo di una domanda domestica più selettiva e di una concorrenza più dura.

FIGURA 1.5 CINA, IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2014-2024, IN MLN DI UNITÀ



Fonte: CAAM

In crescita anche il mercato dell'**India**, che consolida i 5 mln di autoveicoli già raggiunti nel 2023: 3% in più rispetto all'anno precedente e +41,7% se confrontato con il 2019. L'82% del mercato indiano è costituito da autovetture, in aumento del 4,2% rispetto all'anno precedente, il restante 18% è composto i veicoli commerciali, leggeri e pesanti, che invece registrano nel 2024 una flessione (-2,7%) comunque rilevante.

Negli ultimi anni, il mercato automobilistico indiano ha vissuto una trasformazione significativa, superando per la prima volta i 4 mld di auto vendute: in questo periodo la domanda di autovetture non si è mai arrestata. Con

una forza lavoro in aumento e una classe media emergente con sufficiente reddito a disposizione, sempre più indiani possono permettersi una macchina. Si prevede già che entro il 2030 l'India diventerà il terzo mercato automobilistico più grande al mondo. Se, ad oggi, il settore contribuisce al 7,1% del PIL nazionale, il governo indiano è intenzionato ad alzare la quota al 12%, creando 65 milioni di posti di lavoro e triplicando il ricambio nel mercato automobilistico indiano.

Accanto al predominio tradizionale dei motori a benzina e diesel, si assiste a una crescita significativa delle alimentazioni alternative, sostenuta da politiche pubbliche e da investimenti infrastrutturali. L'India si è affermata come primo mercato mondiale per autobus e veicoli a tre ruote alimentati a gas (CNG e Bio-CNG), con un'espansione rapida di flotte pubbliche e private. Questo fenomeno è reso possibile dall'iniziativa governativa SATAT, che promuove l'uso di biometano da scarti agricoli, con evidenti benefici ambientali e di riduzione della dipendenza dalle importazioni petrolifere.

Parallelamente, si osserva la progressiva diffusione della mobilità elettrica. Nel 2024-25, le vendite di EV in India hanno raggiunto il 7,8% del totale delle immatricolazioni di veicoli, confermando una dinamica di crescita molto rapida, favorita da incentivi, dal miglioramento dell'offerta di modelli e dalla riduzione dei costi delle batterie.

Inoltre, il Paese sta promuovendo le tecnologie flex-fuel (E20-E85) e l'adozione di veicoli compatibili con l'etanolo, con l'obiettivo di diversificare ulteriormente il mix energetico e valorizzare le risorse agricole interne

Nel 2024 il **mercato automobilistico giapponese** ha registrato un ulteriore calo. Sono poco più di 4,4 milioni gli autoveicoli immatricolati (autovetture e veicoli commerciali), in flessione rispetto all'anno precedente (-7,5%) e ancora sotto i livelli del 2019 (-14,9%).

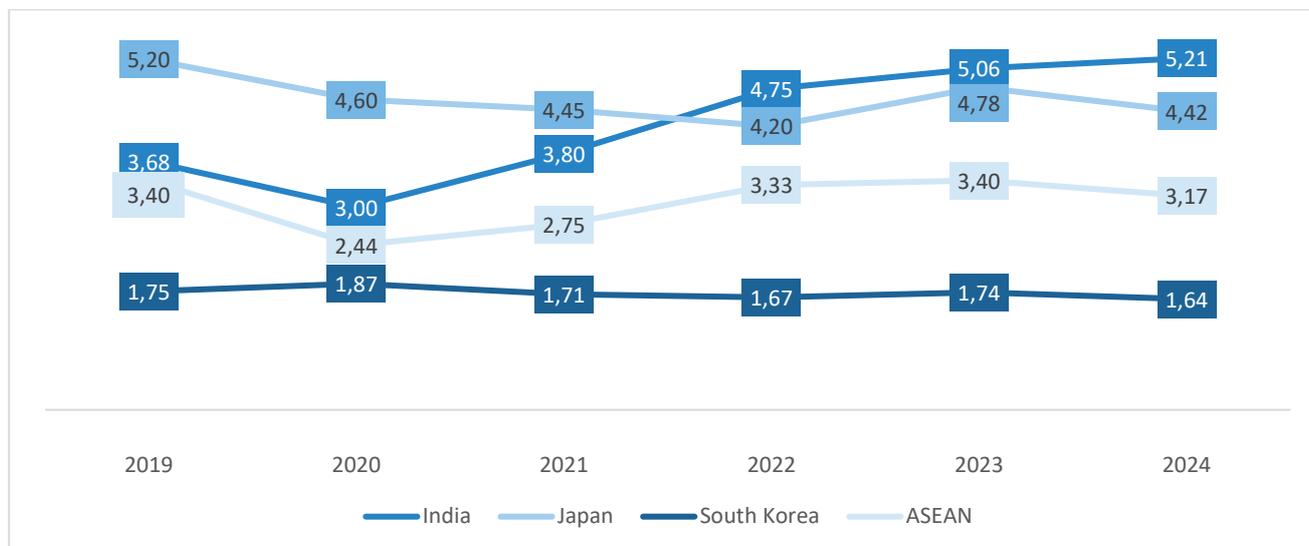
Mentre i veicoli commerciali sono poco meno di 700 mila, le autovetture hanno rappresentato la quota preponderante delle immatricolazioni (3,7 milioni).

All'interno di questo totale, le mini-cars (kei cars) rappresentano una quota consistente, circa un terzo del mercato, a conferma del ruolo centrale che questi veicoli compatti e a basso consumo continuano ad avere nel mercato domestico.

Per quanto riguarda le alimentazioni, dai dati del settore emerge che la struttura del mercato è caratterizzata da una netta prevalenza delle tecnologie ibride, che rappresentano ormai la componente dominante delle nuove immatricolazioni. Gli HEV sono la scelta preferita dai consumatori, grazie all'equilibrio tra efficienza, autonomia e costi di utilizzo. Parallelamente, cresce l'interesse per le auto elettriche a batteria (BEV), ancora limitate in termini di volumi ma in costante aumento, sostenute dal rafforzamento delle infrastrutture di ricarica e dall'ampliamento dell'offerta di modelli. Un ruolo minore ma crescente è svolto dalle plug-in hybrid, mentre i veicoli a celle a combustibile restano marginali, pur rientrando nella strategia di lungo periodo del governo per la mobilità sostenibile. La quota di autovetture a benzina continua a ridursi, confermando un processo di sostituzione graduale a favore delle tecnologie elettrificate.

Il Giappone si conferma un mercato maturo e peculiare, in cui la transizione non avviene attraverso un passaggio diretto al full electric, ma tramite una progressiva ibridazione del parco, coerente con le scelte industriali e politiche del Paese.

FIGURA 1.6 ASEAN, INDIA GIAPPONE E SUD COREA, IMMATICOLAZIONI DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, MLN DI UNITÀ



Fonte: JAMA, SIAM e OICA

Nei paesi **ASEAN**⁴, le vendite di autoveicoli risultano in calo (-6,8% vs. 2023), a causa dei cali in due dei mercati più rilevanti: Indonesia e Thailandia hanno chiuso l'anno rispettivamente a -13,9% e a -26,2%. Anche in **Sud Corea** il mercato degli autoveicoli mostra complessivamente un rallentamento (-5,7%).

Australia e Nuova Zelanda generano un mercato di 1,4 milioni di registrazioni, in calo dell'1,1% rispetto al 2023.

Infine, le vendite di autoveicoli in **Africa e Medio Oriente** risultano stabili (+0,7%) e costituiscono il 4,7% del mercato mondiale, grazie a mercati trainanti, quali Iran, Arabia Saudita e Sud Africa.

⁴ Brunei, Cambogia, Filippine, Indonesia, Laos, Myanmar, Malaysia, Singapore, Thailandia e Vietnam

TABELLA 1.5 IMMATICOLAZIONI MONDO DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, IN MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE

Regione	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2024/2023	Var % 2023/2019	MS 2024
Mondo	92,854	80,585	85,056	84,186	93,581	96,212	2,8%	3,6%	
EUROPA	21,165	16,900	17,409	15,580	18,081	18,912	4,6%	-10,6%	19,7%
UE27-EFTA-UK	18,456	14,095	14,522	13,691	15,183	15,411	1,5%	-16,5%	16,0%
<i>Germania</i>	4,017	3,267	3,059	3,045	3,204	3,192	-0,4%	-20,5%	3,3%
<i>Francia</i>	2,756	2,100	2,194	1,977	2,209	2,155	-2,4%	-21,8%	2,2%
<i>Italia</i>	2,133	1,565	1,698	1,535	1,798	1,793	-0,3%	-15,9%	1,9%
<i>Spagna</i>	1,501	1,031	1,057	0,985	1,128	1,219	8,1%	-18,8%	1,3%
<i>Regno Unito</i>	2,743	1,968	2,096	1,995	2,307	2,369	2,6%	-13,6%	2,5%
<i>Russia</i>	1,779	1,631	1,742	0,809	1,287	1,834	42,4%	3,1%	1,9%
<i>Turchia</i>	0,492	0,796	0,773	0,827	1,284	1,286	0,1%	161,3%	1,3%
<i>Altro Europa</i>	5,744	4,543	4,790	4,407	4,863	5,065	4,1%	-11,8%	5,3%
NORD AMERICA	20,816	17,439	18,150	16,925	19,187	19,781	3,1%	-5,0%	20,6%
<i>Canada</i>	1,980	1,589	1,697	1,566	1,766	1,881	6,5%	-5,0%	2,0%
<i>Messico</i>	1,356	0,975	1,045	1,133	1,412	1,556	10,2%	14,8%	1,6%
<i>Stati Uniti</i>	17,480	14,876	15,409	14,226	16,009	16,344	2,1%	-6,5%	17,0%
SUD AMERICA	4,841	3,619	4,156	4,259	4,306	4,615	7,2%	-4,7%	4,8%
<i>Argentina</i>	0,452	0,334	0,370	0,396	0,407	0,411	1,1%	-9,0%	0,4%
<i>Brasile</i>	2,788	2,058	2,120	2,104	2,309	2,635	14,1%	-5,5%	2,7%
ASIA-OCEANIA	42,173	39,321	41,448	43,295	47,549	48,413	1,8%	14,8%	50,3%
<i>Cina</i>	25,853	25,361	26,368	26,915	30,151	31,494	4,5%	21,8%	32,7%
<i>Giappone</i>	5,195	4,599	4,448	4,201	4,779	4,421	-7,5%	-14,9%	4,6%
<i>India</i>	3,680	3,002	3,799	4,755	5,060	5,213	3,0%	41,7%	5,4%
<i>Sud Corea</i>	1,755	1,870	1,714	1,668	1,740	1,641	-5,7%	-6,5%	1,7%
<i>ASEAN</i>	3,400	2,441	2,749	3,330	3,401	3,171	-6,8%	-6,7%	3,3%
AFRICA	3,860	3,307	3,892	4,128	4,459	4,492	0,7%	16,4%	4,7%

Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche su base OICA e associazioni estere

1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

Negli ultimi anni l'automotive ha mostrato una notevole capacità di resilienza, affrontando sfide complesse legate alla pandemia, alla crisi dei semiconduttori e alla scarsità di materie prime. Allo stesso tempo, il settore ha saputo sfruttare l'evoluzione tecnologica - dal digitale all'IoT, dai dispositivi connessi alla blockchain - trasformando le difficoltà in opportunità di innovazione e crescita.

Con riferimento alla produzione, il 2024 chiude con volumi in lievissimo calo (-0,8%), con 93,5 mln di veicoli prodotti. Ciò nonostante, la produzione risulta comunque più alta rispetto a quella del 2019 dell'1,4%. La Cina si conferma il primo produttore globale: il paese, da solo produce il 31% degli autoveicoli superando la soglia dei 30 mln di veicoli.

TABELLA 1.6 PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI

Ranking	Paese	2024
1	CINA	31.281.592
2	USA	10.584.500
3	GIAPPONE	8.234.645
4	INDIA	6.313.380
5	GERMANIA	4.477.215
6	MESSICO	4.202.642
7	SUD COREA	4.127.252
8	BRASILE	2.549.595
9	SPAGNA	2.376.504
10	TAILANDIA	1.471.863
...		
22	ITALIA	591.067

Fonte: OICA e associazioni nazionali

TABELLA 1.7 PRODUZIONE MONDIALE DI AUTOVEICOLI, 2019-2024, MLN DI UNITÀ, VAR. % E QUOTE

Regione	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2024/2023	Var % 2024/2019	MS 2024
Mondo	92,208	78,179	80,482	85,431	94,255	93,466	-0,8%	1,4%	
EUROPA	21,493	16,798	16,246	16,007	18,081	17,230	-4,7%	-19,8%	18,4%
<i>UE27-EFTA-UK</i>	16,857	13,018	12,402	13,132	14,817	13,933	-6,0%	-17,3%	14,9%
<i>Germania</i>	5,091	3,844	3,403	3,777	4,508	4,477	-0,7%	-12,1%	4,8%
<i>Francia</i>	2,223	1,356	1,398	1,431	1,555	1,409	-9,4%	-36,6%	1,5%
<i>Italia</i>	0,915	0,777	0,797	0,796	0,870	0,591	-32,0%	-35,4%	0,6%
<i>Spagna</i>	2,823	2,268	2,098	2,219	2,451	2,377	-3,0%	-15,8%	2,5%
<i>Regno Unito</i>	1,381	0,987	0,932	0,877	1,025	0,905	-11,7%	-34,5%	1,0%
<i>Russia</i>	1,720	1,436	1,567	0,609	0,730	0,983	34,6%	-42,9%	1,1%
<i>Turchia</i>	1,461	1,298	1,276	1,353	1,468	1,365	-7,0%	-6,6%	1,5%
<i>Altro Europa</i>	1,454	1,047	1,000	0,913	1,066	0,949	-11,0%	-34,8%	1,0%
NORD AMERICA	16,792	13,335	13,405	14,733	16,182	16,130	-0,3%	-3,9%	17,3%
<i>Canada</i>	1,917	1,377	1,115	1,229	1,554	1,343	-13,6%	-29,9%	1,4%
<i>Messico</i>	3,977	3,136	3,113	3,464	3,967	4,203	5,9%	5,7%	4,5%
<i>Stati Uniti</i>	10,898	8,821	9,177	10,041	10,661	10,585	-0,7%	-2,9%	11,3%
SUD AMERICA	3,383	2,347	2,756	2,989	3,005	3,113	3,6%	-8,0%	3,3%
<i>Argentina</i>	0,315	0,257	0,435	0,537	0,611	0,507	-17,1%	60,9%	0,5%
<i>Brasile</i>	2,945	2,014	2,248	2,370	2,325	2,550	9,7%	-13,4%	2,7%
ASIA-OCEANIA	49,436	44,916	47,161	50,669	55,806	55,792	0,0%	12,9%	59,7%
<i>Cina</i>	25,751	25,225	26,122	27,021	30,161	31,282	3,7%	21,5%	33,5%
<i>Giappone</i>	9,684	8,068	7,847	7,835	9,000	8,235	-8,5%	-15,0%	8,8%
<i>India</i>	4,298	3,666	4,444	5,649	6,013	6,313	5,0%	46,9%	6,8%
<i>Sud Corea</i>	3,951	3,507	3,462	3,757	4,244	4,127	-2,7%	4,5%	4,4%
<i>ASEAN</i>	4,143	2,835	3,543	4,381	4,240	3,763	-11,3%	-9,2%	4,0%
AFRICA	1,103	0,783	0,914	1,033	1,181	1,201	1,7%	9,0%	1,3%

Fonte: OICA e associazioni estere

La produzione globale di autovetture. Nel 2024 sono state prodotte 68 mln di autovetture con volumi sostanzialmente stabili rispetto al 2023 (-0,3%).

Sette auto su dieci di quelle prodotte al mondo arrivano dall'Asia: il 40,4% in Cina, il 10,5% in Giappone, il 7,7% in India e il 5,7% in Corea del Sud.

Nel 2024, in Cina sono stati prodotte circa 27,5 mln di autovetture. La crescente produzione è sostenuta dalla crescente domanda interna, ma anche dall'export. Nel 2024, due brand cinesi hanno infatti scalato le classifiche mondiali entrando a far parte della top ten dei brand più popolari al mondo. Si tratta di Byd che nel terzo trimestre ha occupato la sesta posizione con 1,13 milioni di unità vendute pari ad un'impressionante crescita del 38%. L'altro gruppo cinese nella top ten mondiale è stato Geely che con 811.800 unità vendute ha superato anche Nissan e fatto uscire dalla classifica mondiale Suzuki. Geely sta performando bene grazie ai marchi Zeekr, Link & Co e Galaxy oltre ad essere l'unico produttore cinese presente negli Usa con due brand, Volvo e Polestar.

In India, dopo una crescita ininterrotta dei volumi produttivi dal 2014 al 2018, la produzione ha registrato una battuta d'arresto nel biennio 2019-2020. L'industria delle autovetture è tornata a crescere successivamente, fino a raggiungere i 5,2 mln di autovetture prodotte nel 2024, registrando un incremento del 52% sui volumi del 2019.

Secondo le analisi della Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA), nel 2024 la produzione interna di autovetture subisce una flessione dell'8,1).

In crescita anche i volumi produttivi della Corea del Sud che, con 3,9 mln di auto, registrano un incremento dell'8% sul 2022.

Dopo il continente asiatico, la maggior area di produzione è l'Unione europea estesa al Regno Unito, dove avviene il 18,5% della produzione globale di autovetture (era il 23,6% nel 2019), in calo del 6,5% rispetto al 2023. Nell'anno sono state prodotte 8 mln di autovetture in UE14 e 4,6 mln nei paesi nuovi membri⁵. Tutti i major market risultano in calo, fuorché la Spagna che si mantiene però su volumi stabili (+0,6%).

Pur rimanendo il paese europeo con la produzione più alta, la Germania non raggiunge i 4,1 mln di unità nel 2024, e registra un calo dell'1%.

Nell'UE a 27 Stati, sono sempre più rilevanti le produzioni dei paesi dell'Est, con Cechia e Slovacchia che guidano la crescita e che rispettivamente risultano il terzo ed il quarto paese per produzione dopo Germania e Spagna, con volumi vicini a 1,5 mln per la Repubblica Ceca e a 1 mln per la Slovacchia (che però chiude con una flessione dell'8%).

Nei restanti paesi europei si osserva un ritorno alla crescita in Russia, mentre in Turchia la produzione cala del 5,1%, attestandosi a 904 mila autovetture. Anche il Regno Unito conferma le difficoltà dell'industria automobilistica europea: con una flessione del 13,7%, torna ai volumi del 2022, periodo in cui la crisi dei microchip aveva già inciso pesantemente sulla capacità produttiva e sulla disponibilità di componenti, limitando la ripresa del settore.

Complessivamente, in Europa sono stati prodotti circa 14,2 mln di autovetture, in calo del 4,6% sul 2023.

Nel Nord America sono stati prodotti 2,6 mln di autovetture (esclusi i light truck), con una flessione del 13,3% rispetto all'anno precedente. Nel dettaglio, negli Stati Uniti sono state prodotte 1,4 mln di autovetture (+17,7%), in Messico 947 mila (+7,8%) e in Canada 217 mila (-42,3%).

⁵ Rep. Ceca, Slovacchia, Romania, Ungheria, Polonia e Slovenia sono i principali produttori nell'Est Europa

In Sud America la produzione di autovetture cresce a 2,2 mln di unità, grazie in particolar modo alla crescita del Brasile che chiude l'anno a +6,4% e 1,9 mln di autovetture, confermandosi la locomotiva dell'area.

In Africa la produzione supera le 900 mila vetture (+10,2% sul 2023), ad opera dei numerosi OEM europei (Stellantis e Renault) e cinesi (BYD, Chery e Geely) che, negli ultimi anni, hanno portato parte della propria produzione in Algeria e Marocco e a poli invece più maturi come i plant storici in Sud Africa di BMW, Ford, Mercedes e Nissan.

La produzione globale di veicoli commerciali e industriali. Nel 2024 sono stati prodotti 25,5 mln veicoli (-2,2%), di cui 21,2 mln di veicoli commerciali (-2,6%), 3,9 mln di autocarri (-0,9%) e 437 mila autobus (+10,8%).

È il Nord America che domina il comparto dei "light truck" con il 61,2% della produzione globale. Ricordiamo che questa tipologia di veicolo sostituisce sempre più il "prodotto" autovettura tra i clienti nordamericani. I volumi produttivi toccano 12,9 mln di unità (+2,8% vs. 2023), con aumenti in Messico (+6,1%) e negli Stati Uniti (+2,8%) ma con una flessione del 4,9% in Canada.

La produzione in Asia conta 4,7 mln di veicoli commerciali leggeri. Nell'area, però, si perdono circa 750 mila veicoli rispetto al 2023 (attestandosi al di sotto dei volumi del 2019). Di questi, 300 mila unità si perdono in Cina, dove la produzione si ferma a 2 mln di unità. 277 mila volumi in meno anche per la Thailandia, che registra un calo percentuale del 23,7%. Risultano in calo anche le produzioni di India (642 mila unità, -3,7%) e Giappone (oltre 534 mila unità, -15,8%).

In Europa si producono oltre 2,5 mln di LCV (il 5,4% in meno rispetto al 2023), che costituiscono l'11,7% del panorama mondiale. La produzione in UE vale 1,95 mln di unità ed è concentrata per quasi il 60% in tre paesi: Francia (447 mila unità), Spagna (408 mila) e Polonia (332 mila).

Secondo i dati elaborati da ANFIA, la produzione mondiale di autocarri pesanti ammonta a 3,9 mln di unità, in calo dello 0,9% rispetto al 2023. La Cina, con il 42,3% della produzione globale è il primo paese al mondo per i mezzi del comparto, con volumi stabili rispetto al 2023 (+0,7%). Seguono il Giappone, con 460 mila veicoli e volumi che si confermano in calo (-6,6%), e l'India, che con un nuovo incremento del 4,2% e 410 mila unità costruite nell'anno, resta il terzo paese al mondo per produzione.

Nell'Unione Europea estesa al Regno Unito, sono stati prodotti complessivamente 350 mila autocarri, di cui circa i due terzi in Italia, Francia, Spagna e Germania.

La produzione di bus ha chiuso il 2024 a oltre 436 mila veicoli, il 10,8% in più rispetto al 2023, ma ancora con quasi 30 mila unità in meno rispetto al 2019.

Per questo comparto il primato spetta ancora alla Cina, dalle cui fabbriche sono usciti 119 mila autobus (+27,9% vs. 2023), secondo il Giappone, seppure in calo del 4,3%. E terza l'India, che mostra una crescita media annua dal 2019 pari al 5%.

In Europa sono stati prodotti 71 mila autobus, il 16,2% della produzione globale, con il primato che spetta a Russia (22,8% della produzione europea), Turchia (21%) e Svezia (12,7%).

1.3 L'economia e l'industria automotive italiane

1.3.1 Il contesto economico in Italia

Nel 2024 l'Italia ha confermato un profilo di crescita moderata: il PIL è aumentato dello 0,7%⁶, sostenuto in misura limitata dalla domanda interna e da un contributo positivo, ma contenuto, della domanda estera netta. La dinamica riflette consumi privati deboli, una risalita della propensione al risparmio e un netto rallentamento degli investimenti dopo l'eccezionale spinta del 2023. In parallelo, la discesa dell'inflazione ha favorito un recupero del potere d'acquisto, mentre il mercato del lavoro ha continuato a espandersi, pur con segnali di raffreddamento nella seconda parte dell'anno. Sul fronte dei conti pubblici, il disavanzo è rientrato e il saldo primario è tornato in territorio positivo, a fronte però di un rapporto debito/PIL in lieve risalita.

La crescita è stata trainata in modo selettivo dalle costruzioni, in ulteriore espansione, dal settore agricolo in recupero e dai servizi, sebbene in progressione più lieve rispetto a Francia e Spagna; l'industria in senso stretto è rimasta debole, con un calo nella manifattura, parzialmente compensato da estrattivo ed energia. Nel corso dell'anno la produzione industriale ha segnato una contrazione marcata, concentrata nei beni strumentali e riflessa in una distanza più ampia dai livelli pre-pandemici rispetto ai maggiori partner europei.

I consumi delle famiglie hanno dato un apporto molto modesto alla crescita: la spesa reale è aumentata solo dello 0,4%, nonostante il potere d'acquisto sia salito dell'1,3%, segno che una quota del miglioramento del reddito è stata accantonata. La propensione al risparmio è infatti risalita dall'8,2 al 9,0%, frenando l'attivazione della domanda. All'interno del carrello, si osservano ricomposizioni: in aumento informazione e comunicazione, trasporti e ristorazione-alberghi, in flessione abbigliamento e sanità; le voci più penalizzate nel 2020 hanno in parte colmato il gap rispetto al 2019, ma con andamenti eterogenei.

Il reddito disponibile delle famiglie, favorito da salari contrattuali in rialzo e da un raffreddamento dei prezzi, ha quindi recuperato potere d'acquisto, ma la prudenza ha prevalso nei comportamenti di spesa. Le figure Istat mostrano che, nel confronto europeo, il rimbalzo dei redditi reali è stato accompagnato in Italia da una minore trasmissione verso i consumi rispetto a Francia e soprattutto Spagna, coerentemente con il rientro dell'inflazione e con un clima congiunturale ancora incerto.

Gli investimenti fissi lordi hanno rallentato bruscamente: +0,5% nell'anno, dopo il +9,0 del 2023. La frenata è principalmente riconducibile alla componente residenziale, complice il ridimensionamento degli incentivi edilizi; si sono ridotte anche le spese per impianti e macchinari, inclusi i mezzi di trasporto, mentre sono cresciuti con decisione i fabbricati non residenziali e le "altre opere", coerenti con l'avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR. Nel complesso, il contributo degli investimenti alla crescita del PIL è risultato di poco superiore a un decimo di punto.

Sul versante delle imprese, il 2024 è stato un anno di compressione dei margini in molti comparti. L'aumento del costo del lavoro per unità di prodotto (CLUP) del 5,4%, in un contesto di produttività in calo, non è stato interamente ribaltato sui prezzi: una parte è stata assorbita da una diminuzione del markup pari allo 0,8%. La dinamica è apparsa eterogenea: margini in miglioramento in agricoltura, riduzioni nell'industria e nei servizi; sul periodo 2019-2024, il CLUP resta sopra i livelli pre-pandemia soprattutto in manifattura e agricoltura. Queste tensioni di costo spiegano, insieme alla domanda debole, la cautela negli investimenti immateriali e nei beni strumentali.

Il commercio con l'estero ha risentito del rallentamento della domanda intra-UE e del minore assorbimento degli Stati Uniti e della Cina. Nel 2024 le esportazioni in valore si sono ridotte lievemente (-0,4%), a fronte di

⁶ ISTAT, Rapporto annuale 2025, maggio 2025

una flessione più marcata dell'import, con conseguente ampliamento dell'avanzo commerciale e un contributo positivo della domanda estera netta alla crescita del PIL (circa 0,35 punti percentuali). Il profilo è coerente con il parziale raffreddamento dei prezzi alla produzione e con la ricomposizione merceologica degli scambi; la zavorra dei beni strumentali e di alcuni settori manifatturieri ha pesato sulle vendite estere, ma il saldo è migliorato per via della contrazione dell'import.

Il mercato del lavoro ha continuato a mostrare resilienza. Nel 2024 gli occupati sono aumentati dell'1,5% secondo la Rilevazione sulle forze di lavoro (circa +352 mila unità), con una crescita che si è estesa al primo trimestre 2025; il tasso di occupazione 15-64 anni ha raggiunto il 62,2% nel 2024 e il 63,0 a marzo 2025. Nello stesso 2024 il tasso di disoccupazione si è mantenuto poco sopra il 6,5%, livelli simili a fine anni Settanta, pur con differenze generazionali ancora rilevanti. La composizione dell'occupazione si è spostata verso i dipendenti a tempo indeterminato, mentre è diminuito il lavoro a termine.

L'inflazione si è raffreddata sensibilmente rispetto ai picchi del 2022: per l'Italia il 2024 ha registrato un livello significativamente inferiore alla media UEM (2,4%), con un profilo che ha visto un'accelerazione autunnale indotta dalla ripresa dei prezzi energetici e alimentari e un nuovo rallentamento a inizio 2025 grazie alla correzione delle quotazioni alla produzione. Nel complesso, il contesto dei prezzi ha sostenuto il recupero dei redditi reali, riducendo l'erosione subita nel biennio precedente.

La finanza pubblica ha beneficiato di un miglioramento marcato dell'indebitamento netto, sceso al 3,4% del PIL; soprattutto, il saldo primario è tornato positivo (+0,4% del PIL) dopo quattro anni. Il rientro del disavanzo riflette la crescita del gettito e, soprattutto, la contrazione della spesa legata al ridimensionamento dei crediti d'imposta edilizi; resta però in aumento l'incidenza degli interessi. Il rapporto debito/PIL è salito al 135,3%, in un quadro europeo di diffusa eterogeneità, con la Grecia al 153,6 e la Germania sotto il 63%.

Sul fronte della produzione, l'industria ha patito un ciclo debole. In media d'anno la produzione industriale italiana è scesa del 4,6%, con un calo pronunciato dei beni strumentali; rispetto a fine 2019, il livello manifatturiero resta significativamente inferiore, più che in Francia e Spagna ma meno che in Germania. Le costruzioni hanno continuato a crescere, seppure a ritmi inferiori rispetto al 2023, mentre i servizi hanno mostrato una dinamica più lenta che negli altri grandi Paesi. Questi andamenti settoriali spiegano perché l'apporto dell'industria alla crescita sia stato contenuto e perché le imprese abbiano rivisto i piani di investimento in macchine e mezzi di trasporto.

In sintesi, il 2024 italiano consegna un quadro di crescita contenuta, domanda interna prudente e investimenti selettivi, con margini d'impresa sotto pressione per via di costi unitari in aumento e produttività in calo. La moderazione dell'inflazione e l'espansione dell'occupazione hanno sostenuto il reddito disponibile, ma l'aumento del risparmio ha sterilizzato parte dell'impulso ai consumi. Il miglioramento dei conti pubblici, ottenuto soprattutto dal lato della spesa, ha ricollocato il saldo primario in attivo, mentre il debito rimane elevato. In prospettiva, la normalizzazione dei prezzi alla produzione, l'attuazione degli investimenti PNRR concentrati su fabbricati non residenziali e opere, e un'eventuale ripresa degli scambi europei saranno i canali principali attraverso cui l'economia potrà consolidare una crescita più ampia e diffusa.

TABELLA 1.8 CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE E DEGLI IMPIEGHI 2020-2024 VAR. % ANNUALI

	2020	2021	2022	2023	2024
PIL	-9,0	7,0	3,7	0,7	0,7
Importazioni	-12,1	15,2	11,8	-0,4	1,1
Consumi finali nazionali	-7,9	3,9	3,5	1,2	0,4
- Spesa famiglie	-10,3	4,7	4,6	0,8	0,4
- Spesa PA	0,0	1,5	0,0	1,1	1,2
- Spesa ISP	-17,9	3,3	9,8	4,3	2,2
Investimenti fissi lordi	-7,9	18,6	9,4	8,5	0,5
- Costruzioni	-6,5	27,7	11,6	6,7	0,3
- Macchinari, attrezzature	-9,5	17,6	8,6	-0,1	-0,2
Esportazioni	-13,5	14,0	9,4	0,8	-0,4

* Dati non corretti per il numero dei giorni lavorativi

Apparecchiature ICT, altri impianti e macchinari, armamenti e risorse biologiche coltivate

Fonte: ISTAT, Conti Economici Nazionali 2024

1.3.2 La filiera produttiva italiana del settore automotive

L'indice della produzione industriale del settore automotive (che include autoveicoli e loro motori, carrozzerie autoveicoli e rimorchi-semirimorchi, componenti e parti per autoveicoli), corretto per gli effetti del calendario, ha registrato, nel 2024, un calo tendenziale del 22,7%. Secondo ISTAT, anche l'indice della produzione industriale complessiva risulta in calo ma di un più contenuto: -3,4% rispetto al 2023.

A chiusura dell'anno, i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. ATECO 29.1) si riduce del 29,1%
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. ATECO 29.2) risulta in aumento del 5,5%
- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. ATECO 29.3) si riduce del 20,5%

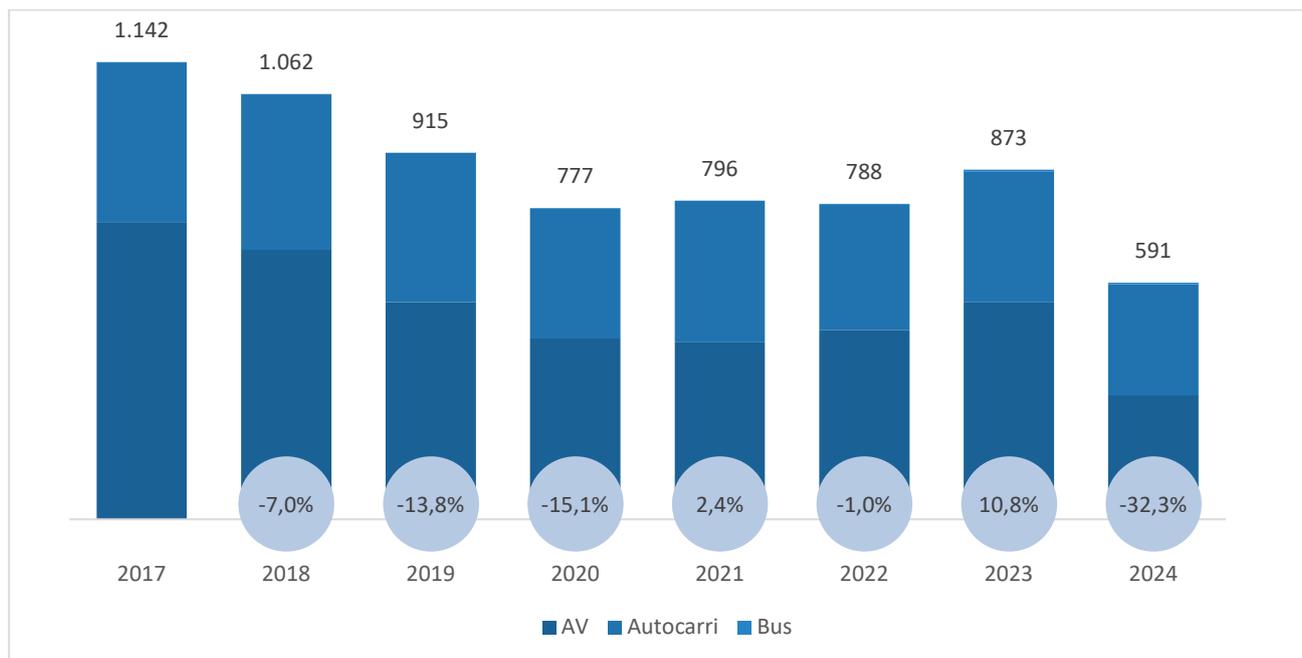
Secondo le rilevazioni di ANFIA tra le aziende costruttrici, la produzione domestica di autoveicoli è cresciuta dal 2014 al 2017, passando da 698mila unità a 1,14 milioni, mentre è progressivamente diminuita a partire dal 2018. Dopo il 2023, che aveva fatto sperare in un recupero, il 2024 ha chiuso a circa 591mila unità (-32,3%), un livello mai raggiunto dagli anni Sessanta a questa parte.

La produzione domestica di autovetture, che nel 2019 costituiva poco meno del 60% della produzione, si riduce al 52% e chiude sotto le 310mila unità.

La produzione di autovetture ibride ed elettriche è notevolmente aumentata a partire dal 2020. Nel 2019 la produzione di autovetture a propulsione alternativa (escluse quelle a gas) era lo 0,1% della produzione totale del comparto, mentre nel 2024 ha superato il 70%.

Dal 2019 al 2024, il numero di auto con motore diesel prodotte in Italia è diminuito di oltre 10 punti percentuali, passando dal 21,9% all'11,1% sul totale della produzione domestica, pari ad un calo a volume di oltre 84mila unità nel quinquennio.

FIGURA 1.7 PRODUZIONE ITALIANA DI AUTOVEICOLI PER TIPOLOGIA, 2017-2024 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

La produzione risulta in calo anche per il comparto dei veicoli commerciali, leggeri e i pesanti, a -15,2% in confronto al 2023.

Nel 2024 sono usciti dagli stabilimenti italiani oltre 182mila veicoli commerciali leggeri (-21,3% sui volumi prodotti nel 2023, 50mila unità circa in meno a volume). In Europa, l'Italia è il quarto paese per volumi prodotti, dietro a Francia (447mila), Spagna (408mila) e Germania (260mila).

Si tratta di una produzione fondamentale per l'occupazione e per l'export del nostro paese: per i veicoli commerciali leggeri, in particolare, l'Italia rappresenta un sito produttivo molto importante, con gli insediamenti storici di STELLANTIS (con la produzione di modelli Fiat, Citroen, Opel e Peugeot nello stabilimento di Atessa), Iveco e Piaggio.

Nel 2024 sono stati prodotti 95mila autocarri, in linea con i volumi dell'anno precedente (-0,3%). Sono invece 3.600 circa gli autobus prodotti, il 12% in meno di quelli prodotti nel 2023.

Il comparto dei veicoli commerciali, degli autocarri rigidi, dei rimorchi e semirimorchi è contraddistinto da una molteplicità di produttori di mezzi speciali e di allestimenti e attrezzature specifiche montate su autoveicoli, che spaziano dal regime di freddo ai veicoli ecologici, alle cisterne, alle gru e alle piattaforme elevabili, etc. Il comparto vanta anche produzioni di nicchia molto apprezzate all'estero.

Anche nella produzione di bus, nonostante lo sprint del mercato, si registra una frenata. Il comparto, inclusi anche i minibus, chiude infatti a -12% sull'anno precedente.

1.3.3 La domanda di autoveicoli e veicoli trainati

Dopo la ripresa del 2023, il mercato delle autovetture in Italia ha chiuso il 2024 a 1,56 milioni di immatricolazioni, con volumi sostanzialmente in linea con quelli dell'anno precedente (-0,5% in meno rispetto al 2023).

In un mercato stabile, prosegue la contrazione delle alimentazioni tradizionali: la cui fetta di mercato si riduce progressivamente a favore delle autovetture ibride ed elettriche. Le autovetture diesel rappresentano ormai solo il 13,8% del mercato (erano il 17,5% nel 2023), registrando un calo delle immatricolazioni del 21,4%. In lieve crescita invece il mercato delle autovetture a benzina, +1,9% con una market share del 29,2% (+0,7 punti percentuali rispetto all'anno precedente).

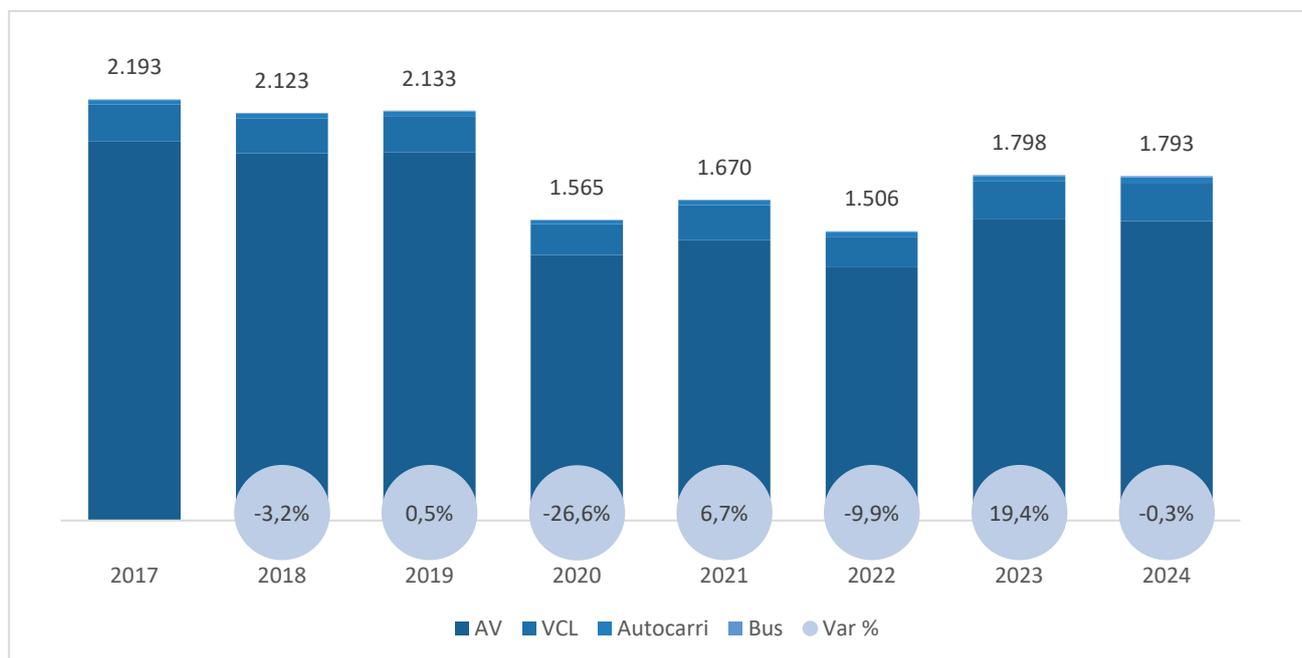
In crescita, nel loro complesso, anche le immatricolazioni delle alimentazioni alternative, che crescono del 5% rispetto al 2023 e che rappresentano una quota sempre più alta del mercato, 57%, contro il 54% dell'anno precedente.

Nel dettaglio: le autovetture elettrificate rappresentano il 49,3% dell'intero 2024. Tra queste, le ibride tradizionali registrano una crescita del 10,1% da inizio anno e raggiungono una market share del 40%. Le autovetture elettriche a batteria risultano in calo dell'1% rispetto al 2023 e mantengono una market share del 4,2%, di contro le plug-in registrano una flessione del 24,4% passando da una quota del 4,4% nel 2023 al 3,3% nel 2024.

Tra le autovetture a gas (che costituiscono il 9,4% del mercato), le auto a metano scompaiono quasi completamente dal mercato: nel 2024 sono state immatricolate solo 1.250 autovetture a CNG, lo 0,1% del mercato. In controtendenza, le vendite di autovetture a GPL crescono dell'1,8%, arrivando ad una quota di mercato del 9,4%.

I privati hanno acquistato oltre 876mila vetture dall'inizio dell'anno (+3,9% rispetto al 2023) e costituiscono il 56,2% del mercato. Le autovetture immatricolate da società, incluso il noleggio, si riducono invece del 5,7% portando la propria quota al 43,8% (dal 46,2% del 2023).

FIGURA 1.8 DOMANDA DI AUTOVEICOLI IN ITALIA PER TIPOLOGIA, 2017-2024 E VAR. % (MIGLIAIA DI UNITÀ)



Fonte: ANFIA – Area Studi e Statistiche

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri chiude il 2024 con volumi lievemente più alti rispetto al 2023. Sono oltre 198.500 i veicoli immatricolati, contro i 196.732 dell'anno precedente, con una variazione percentuale positiva dello 0,9%. Se confrontato con i volumi pre-pandemia, il comparto cresce del 5,7%, avvicinandosi ai volumi record del 2016 (oltre 200mila unità immatricolate).

Analizzando il mercato per alimentazione, si evince come il diesel sia ancora il carburante preferito: circa l'84% dell'immatricolato predilige infatti questa motorizzazione, inclusa la "variante" biodiesel, e costituisce, nel complesso, l'unica alimentazione in crescita. In calo, tutte le altre ed in particolar modo i veicoli ricaricabili (BEV+PHEV perdono infatti 1,6 punti percentuali di quota di mercato, con volumi inferiori di circa 3.000 unità rispetto all'immatricolato del 2023).

Gli autocarri pesanti chiudono il 2024 con volumi di poco inferiori rispetto all'anno precedente: sono 28.691 le unità vendute, contro le 28.889 del 2023. In percentuale, i volumi immatricolati registrano una variazione negativa dello 0,7%.

Nell'analisi per classi di peso, gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'82,7% del mercato, registrando una flessione dell'1,8% rispetto al 2023. In crescita tutte le altre, ad eccezione del segmento compreso tra gli 8.001 e i 12.500 kilogrammi, che non riesce a recuperare i volumi del 2023 (-3,1% rispetto al cumulato gennaio-dicembre dell'anno precedente).

Per destinazione, gli autocarri stradali con 25.567 libretti di circolazione emessi costituiscono poco meno del 90% del mercato totale riducendo però i propri volumi del 2,6%. I mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota di oltre il 10%, registrano, di contro, una crescita pari al 18,0%.

Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (50,1%) e trattori stradali (49,9%), con volumi rispettivamente in aumento del 2,8% e in calo del 4%, rispetto al periodo gennaio-dicembre 2023. La stima di Anfia per l'anno appena iniziato si attesta su volumi pressoché stabili (-0,7% rispetto all'anno appena concluso).

Il mercato degli autobus, che ha beneficiato negli ultimi anni dei fondi del PNRR e del Fondo Complementare per la mobilità (2,5 miliardi di euro), oltre ai quasi 5 miliardi di euro stanziati nel Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali, aveva registrato nel 2023 le immatricolazioni più alte degli ultimi vent'anni: circa 5.200 unità, in crescita del 56,2% sul 2022 ma ha superato ogni record nel 2024. Nell'anno, sono infatti stati immatricolati oltre 6.600 veicoli, volumi mai raggiunti nel nostro paese.

Per destinazione d'uso, risultano in crescita tutti i segmenti, fuorché gli interurbani che, con 1.791 libretti emessi, registrano una flessione del 16,8%: i minibus e i bus urbani sono i segmenti che crescono maggiormente, con volumi in crescita rispettivamente del 92,6% e del 73,8%. Questi ultimi rappresentano anche il segmento con la quota di mercato più alta dall'inizio dell'anno: gli urbani costituiscono infatti il 37% dell'intero mercato. Anche gli autobus turistici registrano una forte crescita (+24,7%) rispetto ai volumi dello scorso anno.

Infine, gli scuolabus, che costituiscono il 9% del mercato, registrano un incremento pari all'8,6% rispetto al periodo gennaio-dicembre 2023.

La previsione, visto l'andamento della seconda metà del 2024 e nonostante i fondi destinati al Trasporto Pubblico Locale, rimane conservativa, con volumi in lieve riduzione rispetto ad un anno difficilmente eguagliabile.

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva già registrato una flessione nel 2023 (-8% circa sul 2022), continua la tendenza negativa. Con 13.506 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risulta in calo del 13,2%.

Le marche estere (con il 55% del mercato) registrano una contrazione pari al 21% nel cumulato da inizio anno, mentre le marche nazionali (il rimanente 45%) guadagnano terreno per quota di mercato (erano il 39,6% nel 2023) e registrano un calo del 1,3%.

Il mercato si compone per l'89,8% di semirimorchi (12.133 unità, -14,5% sull'anno precedente) e per il solo 10,2% di rimorchi (1.373 unità da inizio anno, +1,2% rispetto al 2023).

1.3.4 Il parco circolante

Secondo i dati pubblicati da ACI, al 31 dicembre 2024, risultano iscritti al PRA oltre 47 mln di autoveicoli, un numero superiore per l'1,7% circa al parco circolante del 2023⁷.

Le analisi di ACI confermano un fenomeno già percepito da tempo dagli operatori del settore: il parco automobilistico italiano continua a invecchiare, sia per quanto riguarda l'età media dei veicoli in circolazione, sia per la modesta crescita delle immatricolazioni nuove e delle radiazioni. Questi dati, presi nel loro complesso, circoscrivono sfide economiche e sociali non trascurabili, che meritano di essere indagate con attenzione.

Nel corso del 2024 il numero di autovetture nel parco italiano è cresciuto di circa 425 mila unità, superando i 41,34 milioni di veicoli. Il rapporto auto/popolazione è salito a 701 auto ogni 1.000 abitanti, un indice alto, che segnala sia la diffusione ormai capillare dell'automobile nella mobilità personale, sia la lentezza con cui il mercato del nuovo riesce a sostituire i veicoli più datati.

Un indicatore particolarmente rilevante è quello dell'età media: nel 2024 la media del parco auto si attesta a circa 13 anni, registrando un incremento rispetto al 2023. Questo dato implica che molte vetture sono costruite con tecnologie più antiquate, consumano più carburante, sono soggette a maggiori costi di manutenzione, sono più inquinanti, e spesso meno sicure.

Il fenomeno è più marcato nelle regioni meridionali, come Sicilia, Basilicata, Calabria e Sardegna, dove l'età media supera i 13 anni e 8 mesi; al contrario, regioni più "ricche" o con mercati automobilistici più attivi – come Toscana, Lombardia e Lazio – mostrano età medie inferiori, attorno agli 11-12 anni.

Dal punto di vista della mobilità sostenibile e della normativa ambientale, un parco circolante così anziano pone sfide grandi: veicoli con motorizzazioni Euro 0-3 occupano ancora una quota rilevante (circa un quarto del totale), il che implica emissioni alte e difficoltà nel rispettare standard sempre più stringenti per inquinamento atmosferico.

Le politiche pubbliche e gli incentivi giocano un ruolo chiave: le misure per la rottamazione, gli incentivi ai nuovi modelli ecosostenibili, la fiscalità ambientale e assicurativa possono influenzare il ritmo di rinnovamento del parco. Tuttavia, finora, non sono stati sufficientemente forti e duraturi per invertire un trend che appare progressivo e radicato.

Anche gli autocarri merci, leggeri e pesanti, hanno un'età media molto alta e tra le più vecchie in Europa. Poco meno della metà del comparto è stata immatricolata prima del 2008 ed il 90% monta ancora un motore diesel. Al 31 dicembre 2024, circolavano in Italia oltre 101mila autobus. I fondi stanziati negli ultimi anni, avrebbero dovuto supportare una transizione del settore, che in realtà si è realizzata solo in parte. Il carburante preferito, infatti, rimane il gasolio (pur scendendo all'88% di quota, dal 91% del 2023). Gli elettrici salgono al 2,4%, gli ibridi all'1,7% e quelli a metano al 7,3% circa.

L'età media, che era di 13 anni e 10 mesi a fine del 2023, si abbassa a 13 anni e 1 mese. Le radiazioni, infatti, hanno coinvolto principalmente gli autobus Euro3, mentre i veicoli più vecchi, sembrano essere stati risparmiati, con il risultato che permane ancora una quota, pari al 10% del parco, immatricolata prima del 2001.

⁷ ACI, Autoritratto - Rappresentazione annuale del parco veicolare italiano. Giugno 2025

1.3.5 Il trade autoveicoli e componenti

Secondo i dati ANFIA, nei dodici mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,5% rispetto al cumulato dei dodici mesi del 2023). Il comparto delle autovetture mostra incrementi nelle importazioni (+1,0%), mentre quello dei veicoli industriali cala del 2,7%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del totale annuo del 2023, -24,2%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2024, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 27,5%. Il saldo è negativo per circa 20,2 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 974 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,7% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel 2024, il 60,2% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, -8,7%, che l'export, -3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 5,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Polonia considerando le esportazioni.

1.4 Le prospettive per il 2025

Il 2025 si è aperto in un contesto globale di rallentamento congiunturale, dopo un 2024 segnato da una crescita disomogenea e persistenti tensioni geopolitiche e commerciali. I dati del primo semestre delineano un quadro di resilienza più contenuta rispetto alle attese: l'economia mondiale continua a crescere, ma a un ritmo più lento, mentre la frammentazione geoeconomica, i dazi e le incertezze sui mercati energetici ne condizionano le traiettorie.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, il PIL mondiale dovrebbe crescere del 3,0% nel 2025, in rallentamento rispetto al 3,3% del 2024.

L'inflazione globale, stimata al 4,2%, resta più elevata rispetto agli obiettivi delle banche centrali, ma in calo rispetto al 2024. La prima parte dell'anno ha mostrato come gli effetti dei nuovi dazi statunitensi si siano tradotti in uno shock di offerta per le economie avanzate direttamente coinvolte, con riflessi al rialzo sui prezzi interni, mentre in molte economie emergenti prevale l'effetto di domanda, più contenuto e con margini di allentamento monetario maggiori.

Le economie avanzate mostrano in generale segnali di raffreddamento. Negli Stati Uniti la crescita si mantiene positiva, sostenuta dagli investimenti in infrastrutture e tecnologia, ma i consumi privati risultano più prudenti, riflesso dell'erosione del potere d'acquisto e dell'incertezza legata all'evoluzione della politica commerciale. In Europa, il rallentamento della Germania continua a pesare sull'insieme, mentre Francia e Spagna mostrano dinamiche più favorevoli ma insufficienti a imprimere un'accelerazione all'intera area. Nel Regno Unito la crescita rimane contenuta, anche se il calo dell'inflazione ha consentito un allentamento monetario graduale. Il Giappone vive una fase di debolezza persistente, con domanda interna fragile e inflazione che, pur in calo, resta superiore ai valori abituali.

Le economie emergenti mantengono un ruolo trainante, pur con differenze significative. L'India si conferma la più dinamica, con previsioni di crescita superiori al 6%, grazie alla domanda interna robusta e al rafforzamento dei servizi digitali. La Cina, invece, prosegue lungo un sentiero di rallentamento: il primo semestre 2025 ha evidenziato come i consumi interni e gli investimenti non riescano a compensare pienamente la debolezza delle esportazioni, soprattutto verso gli Stati Uniti. In America Latina, Brasile e Messico risentono del calo della domanda esterna e delle incertezze politiche, mentre in Africa la crescita resta positiva ma limitata da fragilità fiscali e infrastrutturali.

Per l'area dell'euro, il FMI stima una crescita attorno all'1,0% nel 2025, in linea con il ritmo moderato degli anni precedenti. I dati del primo semestre hanno mostrato una ripresa fragile e differenziata tra i paesi: la Germania resta il principale freno, con la produzione industriale ancora debole e un settore automobilistico sotto pressione; la Francia si mantiene su un sentiero positivo ma limitato, mentre la Spagna continua a beneficiare del dinamismo del turismo e di una domanda interna più vivace.

Il commercio estero dell'area è rimasto esposto alle incertezze globali. L'effetto "front-loading" osservato nel 2024 si è esaurito, lasciando spazio a un ritmo di scambi più in linea con la domanda effettiva, che però resta modesta. La disinflazione è proseguita e i prezzi al consumo si avvicinano al target del 2% della BCE, che ha iniziato un percorso di allentamento dei tassi, pur mantenendo prudenza in un contesto di elevata incertezza geopolitica. La spesa delle famiglie appare frenata dalla prudenza e dall'aumento della propensione al risparmio, mentre gli investimenti sono sostenuti solo in parte dai programmi europei e nazionali, con segnali di rallentamento nel comparto edilizio e nelle spese in macchinari.

Per l'Italia, il 2025 si preannuncia come un anno di crescita debole, con una previsione attorno allo 0,5%, in rallentamento rispetto al 2024. I dati del primo semestre confermano un andamento fragile, caratterizzato da

consumi interni ancora modesti e da un settore industriale in difficoltà. Il recupero del reddito disponibile osservato nel 2024 non si è tradotto in un rafforzamento significativo della spesa delle famiglie, frenata dall'aumento del risparmio precauzionale. Gli investimenti fissi lordi mostrano un incremento molto contenuto, limitato soprattutto alle opere pubbliche e agli interventi legati al PNRR, mentre il comparto dei macchinari e delle costruzioni residenziali risente della fine degli incentivi straordinari.

Il commercio estero continua a soffrire: le esportazioni risultano penalizzate dal rallentamento della domanda europea e dalla contrazione delle importazioni tedesche, mentre il turismo resta una delle poche componenti dinamiche in grado di sostenere la bilancia dei pagamenti. Il mercato del lavoro mantiene un livello di occupazione elevato, ma emergono segnali di raffreddamento nella creazione di nuovi posti, in particolare nell'industria. La disoccupazione giovanile rimane su livelli critici, riflettendo squilibri strutturali del sistema produttivo.

Sul fronte dei prezzi, l'inflazione italiana è attesa intorno al 2%, in linea con la media europea, mentre i conti pubblici restano sotto pressione. Il deficit è previsto oltre il 3% del PIL e il debito sopra il 135%, fattori che mantengono alta l'attenzione dei mercati e delle istituzioni europee. La sostenibilità finanziaria del Paese dipende dall'efficace utilizzo dei fondi europei e dalla capacità di mantenere una traiettoria credibile di rientro del debito.

Con riferimento al comparto automotive globale, lo scenario si conferma di crescita moderata e disomogenea. S&P Global Mobility⁸ segnala un miglioramento del clima di fiducia rispetto all'inizio dell'anno, trainato soprattutto da Nord America e Cina, ma in un contesto di domanda ormai stabilizzata e di attenta gestione delle scorte. Le prospettive indicano un moderato aumento dei volumi, in un mercato che ha ormai superato la fase di rimbalzo post-pandemia. La transizione elettrica prosegue, ma con un ritmo meno uniforme tra le diverse aree geografiche, mentre la crescente pressione regolatoria e i nuovi dazi stanno influenzando in modo significativo la composizione produttiva e i mix regionali dell'offerta.

Per l'UE27, i dati del primo semestre indicano un 2025 in leggera flessione per le immatricolazioni di autovetture (-1,9% a/a H1) e una quota BEV al 15,6%, ancora al di sotto delle traiettorie desiderate dalle policy. Sul fronte veicoli commerciali la prima metà dell'anno è stata debole in Europa, con cali diffusi per van (-13,2%), trucks (-15,4%) e bus (-4,4%). Anche la produzione di veicoli commerciali cala nell'area europea, ma cresce a livello globale: segno di competitività e domanda geograficamente spostate.

Nel Regno Unito, il 2025 si prospetta come un anno di transizione: la previsione per le immatricolazioni di autovetture si colloca attorno a 1,96 milioni di unità, con un percorso dei BEV rivisto leggermente al ribasso rispetto agli obiettivi dello *ZEV Mandate*. Le modifiche fiscali introdotte in primavera hanno avuto un impatto negativo sulla domanda, frenando temporaneamente le immatricolazioni, ma il secondo semestre dovrebbe beneficiarne in parte grazie al quadro di prezzi e incentivi; per i veicoli commerciali leggeri l'outlook resta prudente, allineato alla normalizzazione del ciclo flotte.

Negli Stati Uniti, Ward's prevede vendite dei Light Vehicles intorno ai 15,2 mln di unità, con un profilo più debole nel secondo semestre, coerente con il rallentamento dell'economia, il processo di normalizzazione delle scorte e una maggiore prudenza da parte dei consumatori. La produzione nordamericana rimane solida ma più disciplinata, con tagli temporanei estivi e attenzione alla rotazione degli *inventories*.

⁸ S&P Mobility September 2025 Light Vehicle Production Forecast, Mike Wall, 18 settembre 2025

In Cina, si stima un mercato complessivo nell'ordine di 32–33 milioni di veicoli, trainato dai NEV e dall'export, con le autorità intente a stabilizzare il settore dopo le guerre di prezzo. Per le autovetture, la crescita dei BEV/PHEV continua a guadagnare quota domestica; per i veicoli commerciali, la domanda è sostenuta dal rinnovo flotte urbano/logistico e dalla spinta verso soluzioni a basse emissioni. Il nodo competitivo resta l'accesso ai mercati esteri: i dazi più elevati negli USA e le misure UE impongono una nuova localizzazione produttiva in queste aree per difendere volumi e margini.

L'India consolida la propria posizione di mercato in espansione, con una domanda complessivamente stabile al rialzo, sebbene i *passenger vehicles* abbiano mostrato nel primo scorcio dell'anno segnali misti; i commerciali restano fortemente legati al ciclo degli investimenti e alle politiche infrastrutturali. Il sostegno normativo e l'attenuazione dei costi finanziari sono variabili chiave per il secondo semestre, con il canale retail sensibile a incentivi e sentiment.

In Giappone, JAMA evidenzia un'industria che ha recuperato i livelli pre-pandemia sul domestico e mantiene un ruolo forte nell'export, con investimenti in capacità e supply-chain; nel 2025 si attende una domanda interna piatta o in lieve progresso per le autovetture, grazie a nuovi lanci e a un forte mix ibrido, mentre per i veicoli commerciali prosegue il rinnovamento delle flotte leggere e l'attenzione a soluzioni a basse emissioni. L'orientamento strategico rimane "multi-tecnologico" (HEV, BEV e idrogeno) e la produzione è gestita per evitare eccessi di scorte.

Nel Brasile, ANFAVEA prevede per il 2025 produzione a 2,75 milioni (+6,8%) e vendite 2,8 milioni (+5,6%), sostenute da credito in graduale miglioramento, rinnovo dei veicoli commerciali leggeri e ripresa dell'export verso mercati regionali.

Nel complesso, le prospettive globali 2025 delineano un mercato stabile: i costruttori privilegiano redditività e rotazione delle scorte, riducendo la volatilità produttiva; le autovetture mostrano una domanda più selettiva e sensibile agli incentivi, con progressione dell'elettrificato a velocità differenziata da area ad area; i veicoli commerciali seguono il ciclo di investimenti pubblici e logistici, con transizione più lenta ma in accelerazione nei centri urbani. I principali analisti confermano un equilibrio delicato tra normalizzazione della domanda, pressione competitiva sui prezzi e tempi di adozione delle tecnologie a zero emissioni: un contesto in cui gli investimenti in localizzazione, software/ADAS e supply-chain resilienti sono i principali driver per mantenere volumi e margini.

Anche nel nostro paese, si prevede che il mercato possa chiudere di poco sotto ai volumi dell'anno scorso. Le immatricolazioni di autovetture da gennaio a giugno hanno registrato un calo pari al 3,5%, con volumi sopra alle 885 mila unità.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, diminuiscono le auto con motori endotermici: quelle a benzina registrano un -17,2% scendendo ad una quota di mercato del 26,1%, mentre le diesel toccano il 10% di quota di mercato con un calo del 32,5%. In flessione anche le autovetture a gas, ormai prevalentemente a GPL (MS 9% nel semestre e -3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente).

In crescita invece le immatricolazioni delle auto elettrificate. Le ibride mild e full rappresentano il 44,1% del mercato cumulato (+5,1 p.p. rispetto al cumulato del 2024). Anche le autovetture ricaricabili risultano in aumento: nel dettaglio, le auto elettriche aumentano del 28% nel primo semestre mentre le ibride plug-in del 56,4%. Le quote di mercato di entrambe le alimentazioni rimangono comunque molto basse, se comparate con i major markets europei: insieme le plug-in e le elettriche a batteria costituiscono infatti solo il 10,4% del mercato del semestre.

ANFIA stima che, nell'intero 2025, il mercato delle autovetture possa ridursi ulteriormente, con volumi inferiori del 2,5% in confronto al 2024.

Nel primo semestre 2025, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna un calo dell'11,7% e si ferma a 99mila unità circa. Un segnale positivo però se confrontato con le 96mila unità immatricolate nel primo semestre 2019.

Anche le immatricolazioni degli autocarri pesanti risultano in calo: -13,3%, con meno di 15 mila unità.

Il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg mostra, dopo due anni di cali, finalmente un segno positivo; il comparto registra 7.718 rimorchi dall'inizio dell'anno e una variazione percentuale del +7,7%.

Infine, il settore degli autobus che, dopo due anni record sostenuti dai fondi destinati al comparto del trasporto pubblico, subiscono una frenata e registrano volumi inferiori del 25% rispetto a quelli del primo semestre 2024.

Nei primi sei mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,9% rispetto al primo semestre del 2024). Il comparto delle autovetture mostra decrementi nelle importazioni (-1,8%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -2,0%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi sei mesi del 2024 (-14,0%): il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato, cala del -19,7%; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,5%. Il saldo è negativo per circa -10,4 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 219,0 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,6% del valore totale importato), nel primo semestre del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 63,0% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,6%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -6,3%, che l'export, del -3,9%, con un saldo positivo di circa 3,6 miliardi di euro (era di 3,5 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,3% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,9% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,4% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

Dal punto di vista produttivo, le prospettive restano negative. Il ridimensionamento delle produzioni domestiche di alcuni modelli, l'attesa di possibili interventi regolamentari che rallenta le strategie industriali a livello europeo e la crescente concentrazione del contesto competitivo in aree caratterizzate da costi di produzione più contenuti determinano previsioni fortemente prudenti, con una chiusura stimata al di sotto delle 500 mila unità prodotte (-15,5% vs. 2024).

2 La componentistica automotive italiana

Barbara Barazza e Annunziata Scocozza, Camera di commercio di Torino

2.1 Il campo di osservazione e l'universo di riferimento

La decisione di condurre ogni anno uno studio sulla componentistica automotive italiana risponde al bisogno di conoscere sempre meglio questo segmento strategico della manifattura in Italia, definirne una mappatura, comprenderne la distribuzione territoriale, le principali specializzazioni e il peso economico, nonché valutarne l'impatto occupazionale e tecnologico. All'analisi strutturale si aggiunge l'esigenza, ora più che mai sentita, di monitorare e interpretare le dinamiche evolutive del settore, condizionate, oltremodo, anche dall'instabilità del quadro internazionale.

Al pari delle precedenti edizioni, a sostegno di questa analisi è stata condotta, nei mesi di aprile e maggio 2025, un'indagine sul campo, allo scopo di raccogliere dati aggiornati e informazioni dirette dalle imprese.

L'universo di riferimento dell'Osservatorio è da sempre estremamente variegato ma si è ulteriormente e progressivamente ampliato, includendo un numero crescente di attori lungo tutta la filiera della componentistica automotive, anche in ragione della transizione ecologica e digitale in atto. Percorrendo la struttura della catena di fornitura, articolata in più livelli (tiers)⁹, nel campo di osservazione, sono compresi innanzitutto gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli. A questi si aggiungono gli specialisti, noti per l'elevata innovazione e specializzazione, sia quelli "puri", attivi principalmente nel primo impianto, sia gli operatori dell'aftermarket e del motorsport. Tale compagine si è, nel tempo, estesa a nuovi soggetti, come le aziende dell'infomobilità (tecnologie per la connettività e la gestione delle informazioni), i fornitori di servizi per la mobilità (trasporto integrato, sharing, etc.) e le imprese specializzate nella mobilità elettrica (componenti e sistemi per veicoli elettrici). Alla base della filiera si conferma la presenza dei subfornitori, sia quelli produttori di componenti complementari, sia quelli specializzati in lavorazioni e trattamenti industriali. Infine, con un ruolo trasversale, sono presenti anche le imprese attive nell'ingegneria di prodotto e di processo (Engineering & Design).

L'attribuzione delle imprese alle varie categorie di fornitura è avvenuta sia grazie alla conoscenza diretta, da parte dei partner di ricerca, delle realtà coinvolte, sia attraverso un'attenta consultazione di fonti secondarie — come i siti web aziendali. Per le imprese che hanno risposto all'indagine nelle scorse rilevazioni, sono state anche utilizzate le dichiarazioni fornite in merito all'attività principale e alla tipologia di produzione.

Così come sono state verificate e aggiornate la tipologia dei fornitori da includere e la relativa classificazione, è stata effettuata una puntuale analisi della loro numerosità, accertando non solo le cessazioni di attività registrate nell'ultimo anno, ma anche le operazioni di ristrutturazione aziendale effettivamente intervenute nel periodo (quali fusioni, acquisizioni e cambi di proprietà).

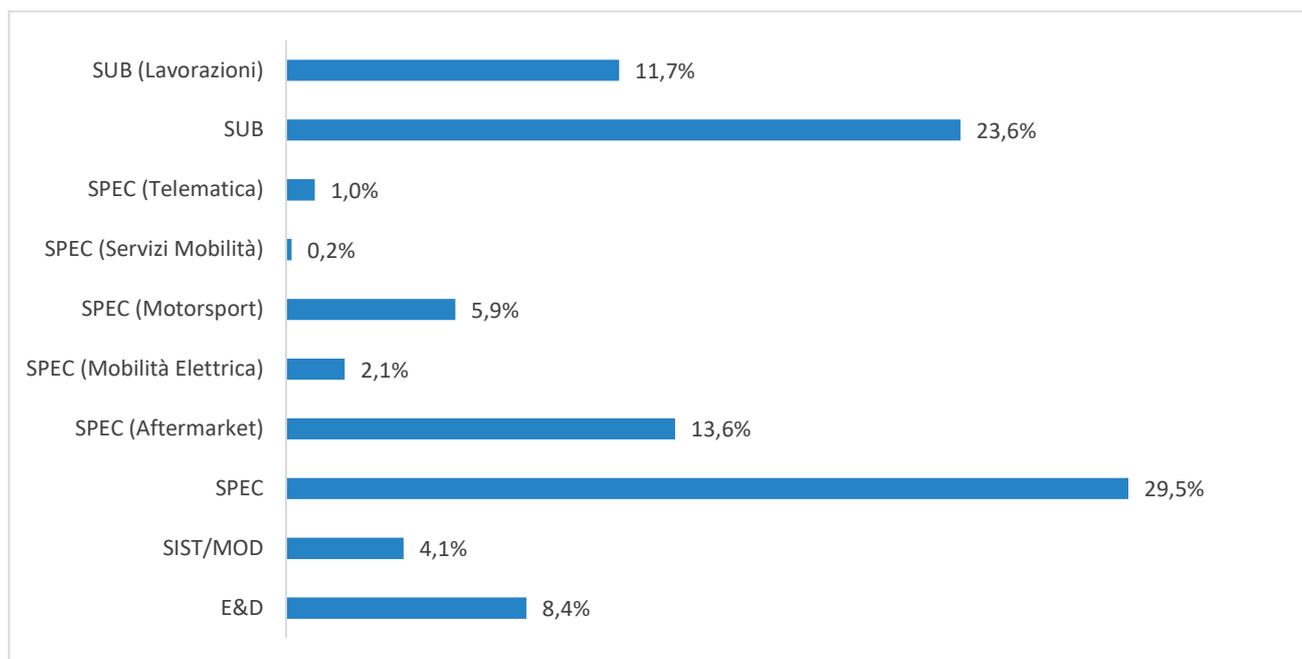
L'attività di aggiornamento del database, che si svolge durante tutto l'anno, ha permesso di delineare un bacino di riferimento di circa 2.090 imprese¹⁰ con sede legale in Italia, sul quale si baseranno le analisi del presente paragrafo.

⁹ Per la definizione dei segmenti della filiera si veda quanto dettagliato nell'Appendice del rapporto.

¹⁰ Imprese raggiunte dal link personalizzato per la compilazione online del sondaggio.

Si tratta di imprese costituite quasi esclusivamente in forma di società di capitale¹¹ e la cui suddivisione nelle diverse categorie di fornitori aveva, in passato, segnalato una progressiva diminuzione del peso dei subfornitori a favore del gruppo degli specialisti, principalmente grazie all'ingresso, nell'industria automotive, di new players altamente tecnologici attirati dalla transizione verso il digitale. Nell'attuale edizione dell'Osservatorio, invece, si riscontra una attenuazione di questo fenomeno e una tendenziale stabilità delle quote di tutti i cluster rispetto allo scorso anno.

FIGURA 2.1 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

A livello regionale si delineano specifiche specializzazioni produttive. Il Piemonte si distingue per la forte presenza di imprese attive nell'Engineering & Design (il 49% del totale della categoria), nei sistemisti e modulist (il 45%) ma anche negli operatori dei servizi per la mobilità (il 50%). La Lombardia, invece, mette in luce incidenze elevate tra i subfornitori (il 36%), tra gli specialisti dell'aftermarket (il 31%) e della mobilità elettrica (il 26%). L'Emilia-Romagna, infine, spicca per la vocazione legata al motorsport, con la quota più alta a livello nazionale (il 28%) dei fornitori del settore.

¹¹ Come per le precedenti edizioni, la scelta di focalizzare l'analisi su questa forma giuridica consente, grazie alla disponibilità e alla standardizzazione dei dati di bilancio, di stimare l'impatto economico-finanziario del comparto della componentistica automotive nazionale (si veda il paragrafo "I numeri e la dimensione economica della filiera").

2.2 Metodologia dell'indagine e struttura del questionario

La rilevazione sul campo ha preso avvio nel mese di marzo e si è conclusa nei primi giorni di maggio 2025, coinvolgendo le imprese della filiera della componentistica automotive italiana attraverso l'invio di link personalizzati per la compilazione online del sondaggio. Il questionario, rivolto preferenzialmente a figure apicali come Direttori Generali e Amministratori Delegati, è stato articolato in sei aree tematiche.

Ogni anno, tutte le sezioni vengono sottoposte a una revisione da parte del gruppo di ricerca al fine di garantirne coerenza con le precedenti edizioni e attualità. Il processo di revisione include la rimozione dei quesiti obsoleti, la riformulazione di quelli esistenti per migliorarne la precisione e l'allineamento agli obiettivi conoscitivi, l'aggiornamento delle opzioni di risposta e l'introduzione di nuovi ambiti tematici.

In questa edizione, sono state riviste le domande relative alle strategie d'impresa, tenendo conto dell'evoluzione del settore sotto il profilo tecnologico e dello scenario complessivo. Inoltre, è stato introdotto un approfondimento sugli investimenti produttivi all'estero, realizzati o pianificati nel periodo 2022-2027, con riferimento alle principali aree geografiche di interesse, nonché l'adozione di applicazioni di intelligenza artificiale. Relativamente al tema delle competenze, sono stati inseriti contenuti dedicati alle previsioni sulla domanda di professionalità emergenti per il prossimo triennio e sulle difficoltà attese nel reperimento dei profili richiesti.

Durante l'intero periodo di conduzione dell'indagine è stato attivo un help desk, che ha fornito supporto tecnico e metodologico, contribuendo anche a verificare, tramite contatti diretti, l'effettiva operatività delle imprese nel comparto automotive.

In ultimo, al fine di raccogliere dati congiunturali relativi alla filiera nel corso del 2025, nel mese di luglio è stato somministrato un questionario supplementare al panel di imprese rispondenti, chiedendo la formulazione di previsioni riguardanti l'andamento della produzione automotive in termini di fatturato, gli ordinativi interni/esteri, gli investimenti, le ore lavorate, l'Impatto percepito di variabili esogene sulla strategia aziendale, nonché l'utilizzo previsto o effettuato di strumenti di sostegno in termini di ammortizzatori sociali.

TABELLA 2.1 STRUTTURA E CONTENUTI DEI QUESTIONARI

QUESTIONARIO CONSUNTIVO ANNO 2024	
Sezioni	Informazioni richieste
Descrizione Impresa	Attività svolta - posizionamento nella piramide di fornitura - appartenenza a un gruppo industriale – modelli di gestione - fatturato e addetti automotive - destinazione finale dei beni/servizi offerti – settori di destinazione diversi dall’auto – ambiti tecnologici di operatività
Impresa e Mercato	Ripartizione del fatturato automotive fra mercato del primo impianto e altri mercati (aftermarket, Motorsport/Racing, mercato dei servizi per la mobilità) - principali clienti del comparto automotive - rapporti di fornitura con produttori di veicoli elettrici - rapporti di fornitura con i costruttori cinesi e principali aspetti del rapporto con essi - capacità produttiva – investimenti produttivi all’estero realizzati nel triennio 2022-2024 o previsti nel periodo 2025-2027 e principali aree geografiche di interesse
Strategie d’impresa e domanda di policy	Aspetti strategici e operativi d’impatto sul business aziendale – valutazione sulle misure di sostegno alla filiera – Avvio (o l’eventuale previsione) di collaborazioni significative con altre imprese alla luce dell’evoluzione del settore in termini tecnologici e di scenario complessivo e interazione con filiere regionali
Innovazione	Introduzione, nell’ultimo triennio, di innovazioni di prodotto e di processo - deposito brevetti – livello di applicazione dell’intelligenza artificiale nell’impresa
Trend tecnologici	Partecipazione a progetti di sviluppo prodotto per ambiti tecnologici – investimenti per la crescita di competenze per lo sviluppo di progetti tecnologici - previsioni sulla domanda di nuove competenze professionali nel prossimo triennio e grado di difficoltà di reperimento delle stesse
Sostenibilità aziendale	Azioni messe in atto nei diversi ambiti di Environment, Social e Governance (ESG)

QUESTIONARIO PREVISIONALE ANNO 2025	
Sezioni	Informazioni richieste
Previsioni 2025	Andamento previsto della produzione automotive: Fatturato, ordinativi interni/esteri, investimenti, ore lavorate
Fattori strategici	Impatto percepito di alcune variabili esogene sulla strategia aziendale: Geopolitica, economia, strategie case auto, dazi, ecc.
Ammortizzatori sociali 2025	Utilizzo previsto o effettuato di strumenti di sostegno: CIGO, CIGS, CIGD, altri strumenti

2.3 I numeri e la dimensione economica della filiera

La stima dell'impatto economico e occupazionale permette di determinare sia il peso relativo del settore, sia di monitorarne l'evoluzione nel tempo, nonché di individuare quali segmenti di fornitura risultano in crescita o in sofferenza.

Come per le precedenti edizioni, questa stima è stata svolta attraverso un lavoro di integrazione dei dati rilevati direttamente dalla survey con le informazioni contenute nelle visure camerali e nei bilanci di esercizio non consolidati, depositati presso le Camere di commercio italiane.

In particolare, dalle visure camerali sono state estratte le statistiche occupazionali basate su dati INPS, mentre i bilanci hanno fornito i valori ufficiali di fatturato. Nei casi in cui le informazioni risultavano ancora incomplete, per le imprese rispondenti si è fatto riferimento ai dati dichiarati nel questionario relativamente a fatturato e numero di addetti¹².

Seguendo l'approccio metodologico adottato negli anni precedenti, il valore del fatturato attribuibile al settore automotive è stato stimato considerando la quota di ricavi provenienti dal mercato della componentistica, così come indicata da ciascuna impresa in risposta al questionario, e nel caso di mancata partecipazione all'indagine, facendo riferimento alla media di tale quota per ciascuna categoria di fornitura nell'ultimo triennio.

All'attività di integrazione delle diverse fonti si è affiancato un ulteriore intervento di aggiornamento del dataset, finalizzato a garantirne l'attualità e la congruenza complessiva con i cambiamenti in corso: sono state escluse le imprese che hanno risposto di non operare più nel comparto o che hanno cessato l'attività, e sono state incluse nuove realtà, sia di recente costituzione, sia precedentemente non censite, ad esempio intercettando quelle che hanno avviato processi di riconversione produttiva in risposta alla transizione ecologica e digitale.

A valle di questo processo, è emerso un insieme composto da 2.134 imprese che, nel 2024, ha generato un fatturato stimato direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro e impiegato 168mila addetti nel comparto.

Dopo anni nel complesso favorevoli¹³, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con una contrazione dei ricavi totali del settore pari al -6,0%. I cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). Anche gli E&D e i subfornitori hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del 3,8% e del 3,7%.

In controtendenza, si sono distinti per performance positive gli specialisti del motorsport (+1,2%) e quelli dell'aftermarket (+0,6%), risultando le uniche categorie in crescita. Questi ultimi due segmenti sono stati anche quelli che hanno registrato l'aumento più significativo del numero di addetti, in un contesto generale di caratterizzato dalla contrazione dell'occupazione (in media -0,7%)¹⁴, che ha colpito in particolare i sistemisti e modulist (-2,7%) e i subfornitori (-2,5%).

¹² Laddove tali informazioni non fossero disponibili, si è fatto riferimento, in via residuale, all'ultima informazione resa nota, con riferimento a passate indagini.

¹³ Nel 2023, rispetto all'anno precedente, la variazione del fatturato riconducibile al settore automotive è stata del +3,1%; nel 2022 era stata stimata pari al +5,8%.

¹⁴ La variazione negativa sale al -0,9% se al dato rettificato degli occupati del 2023 vengono sommati quelli delle imprese cessate nel 2024 e pertanto non computate nel novero delle 2.134 unità.

TABELLA 2.2 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. ANNO 2024

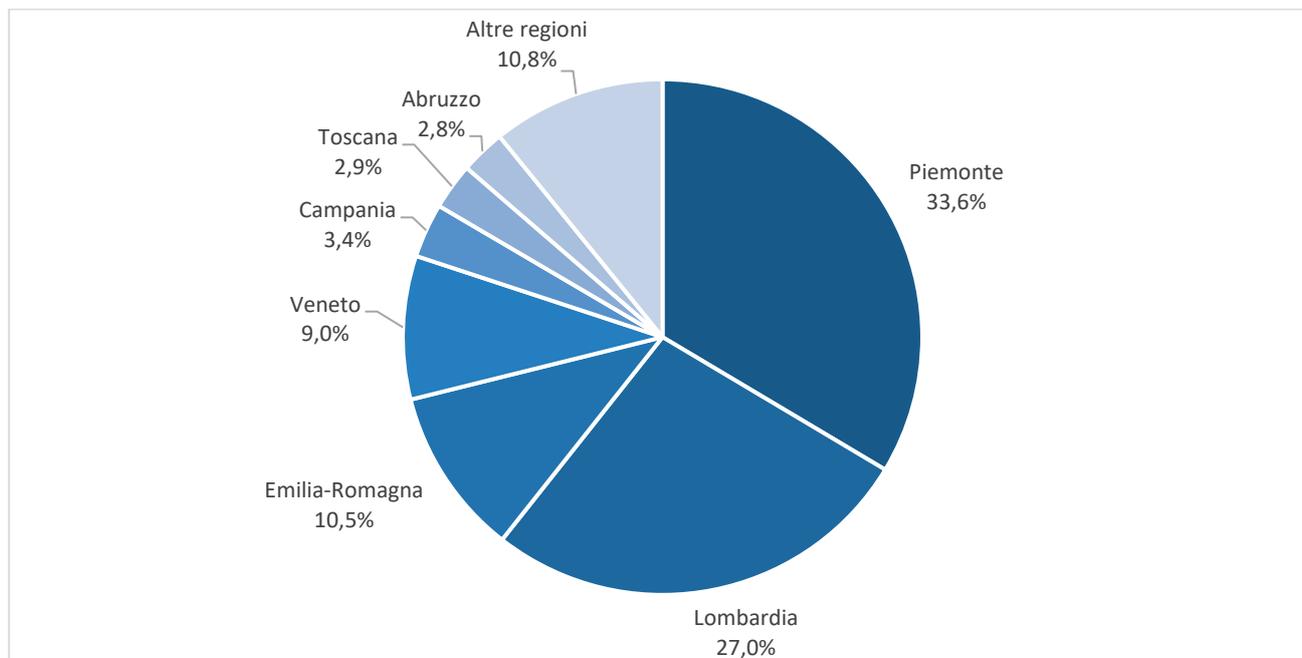
Categorie di fornitori	Imprese	2024	2023 (rettificato)	Var.% 2024/2023 Fatturato auto	2024	2023 (rettificato)	Var.% 2024/2023 addetti auto
		fatturato auto (mln euro)	fatturato auto (mln euro)		addetti auto	addetti auto	
E&D	179	1.461	1.518	-3,8%	8.697	8.827	-1,5%
SUB	506	5.970	6.200	-3,7%	21.516	22.071	-2,5%
SUB (Lavorazioni)	247	2.440	2.618	-6,8%	7.876	7.827	0,6%
SPEC*	702	24.570	26.418	-7,0%	71.198	71.031	0,2%
SPEC (Motorsport)	124	1.807	1.785	1,2%	6.399	6.168	3,7%
SPEC (Aftermarket)	289	4.909	4.882	0,6%	14.798	14.663	0,9%
SIST/MOD	87	14.384	15.672	-8,2%	37.601	38.660	-2,7%
Totale	2.134	55.541	59.093	-6,0%	168.085	169.247	-0,7%

* specialisti puri, della mobilità elettrica e dell'infomobilità

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Guardando la distribuzione territoriale delle sedi legali d'impresa, si evidenzia una marcata concentrazione nelle regioni del Nord-ovest, con il Piemonte al primo posto (il 33,6%), seguito dalla Lombardia (il 27,0%). Complessivamente, queste due regioni rappresentano quasi il 61% del totale nazionale. A distanza si collocano l'Emilia-Romagna (il 10,5%), il Veneto (il 9,0%) e la Campania (il 3,4%), mentre le restanti regioni presentano incidenze inferiori al 3%.

FIGURA 2.2 DISTRIBUZIONE DELL'UNIVERSO DI RIFERIMENTO PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

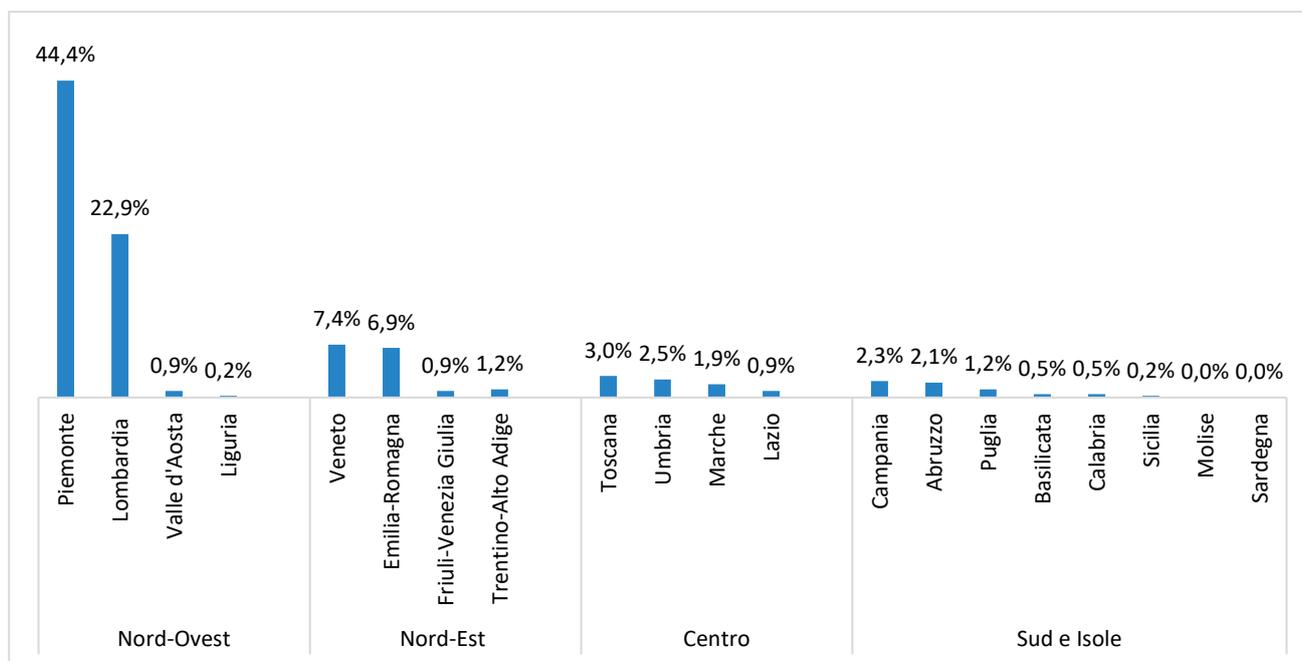
2.4 Caratteristiche delle imprese rispondenti

All'edizione 2025 hanno partecipato 432 imprese della filiera, pari al 20,6% delle unità coinvolte nella rilevazione. All'ottimo tasso di adesione si aggiunge la presenza di una quota significativa di rispondenti ricorrenti nel tempo: il 65% delle imprese ha preso parte anche all'edizione precedente e il 47% lo ha fatto per almeno tre anni consecutivi.

Nel complesso, le imprese partecipanti hanno realizzato un fatturato pari a 21,3 miliardi di euro, di cui 15,9 attribuibili in modo diretto al settore automotive, occupando oltre 74.400 addetti totali.

Nel presente paragrafo, così come nei successivi, saranno effettuate analisi comparative con l'universo di riferimento e/o con il campione della precedente rilevazione, laddove i risultati emersi, o specifiche peculiarità osservate, lo rendano opportuno.

FIGURA 2.3 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE RISPONDENTI PER REGIONE DELLA SEDE LEGALE D'IMPRESA. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

La distribuzione geografica delle imprese rispondenti rispecchia, in termini generali, la ripartizione territoriale dell'universo di riferimento, con una marcata concentrazione nel Nord-Ovest, che assorbe oltre il 68% del totale. In quest'area, il Piemonte si conferma la regione dominante, con una quota pari al 44% e una partecipazione storicamente significativa, seguito dalla Lombardia con il 23%. Si registra un calo rispetto alla precedente edizione nel Nord-Est, che si attesta al 17%, trainato in prevalenza da Veneto (7,4%) e dall'Emilia-Romagna (6,9%). Nel Centro emergono la Toscana (3,0%) e l'Umbria (2,5%), mentre nel Sud si segnalano la Campania (2,3%) e l'Abruzzo (2,1%).

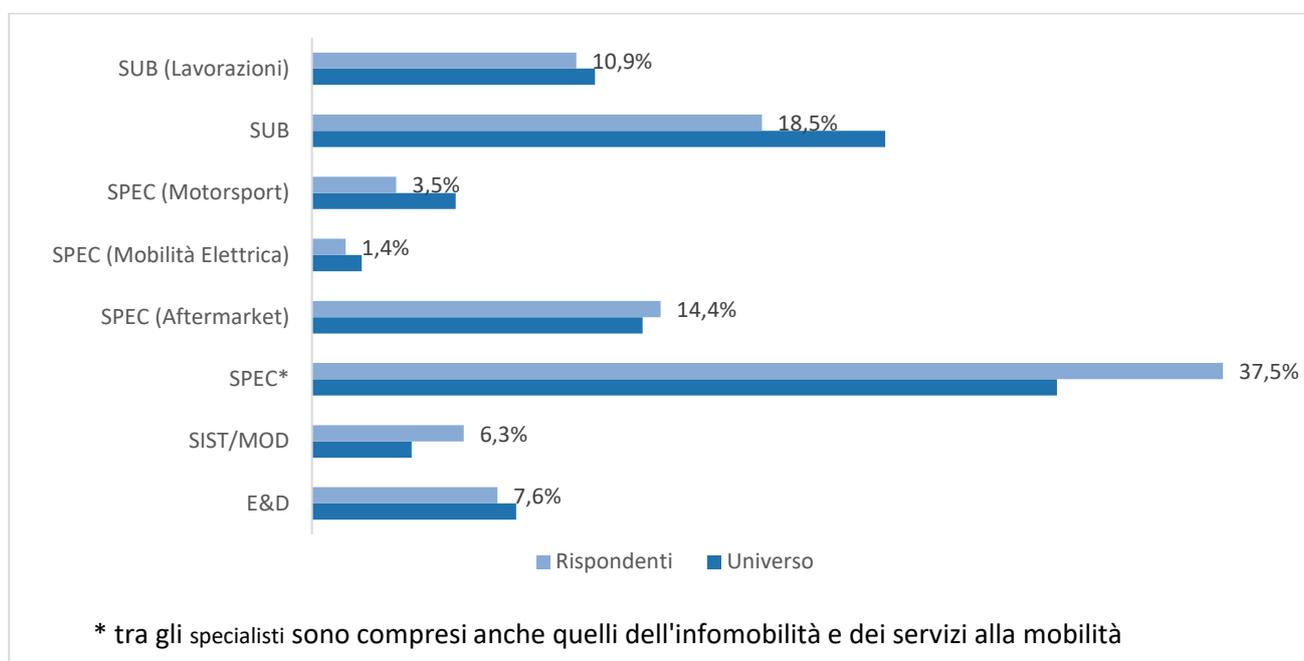
In termini di permanenza nel settore, si evidenzia come oltre il 96% delle imprese operino nell'automotive da sempre o, comunque, da più di cinque anni. Il restante 4% si distribuisce equamente tra operatori attivi in

modo discontinuo, in risposta a specifiche opportunità di mercato, e realtà di recente ingresso, con una presenza inferiore al quinquennio.

La composizione del campione per categorie di fornitori risulta in buona parte allineata a quella dell'universo di riferimento per quanto riguarda gli specialisti dell'aftermarket (il 14,4% dei rispondenti) e gli operatori E&D (il 7,6%). Tuttavia, si rileva una sovra-rappresentazione degli specialisti "puri"¹⁵ (il 37,5% contro il 30,7% del dataset complessivo) e dei sistemisti/modulisti (il 6,3% rispetto al 4,1%), compensata da una minore incidenza dei subfornitori – inclusi quelli specializzati nelle lavorazioni – e degli operatori attivi nel settore motorsport.

Confrontando i dati con l'edizione precedente, emergono sostanziali stabilità nelle quote relative agli specialisti dell'aftermarket, della mobilità elettrica e del motorsport. Si osserva, invece, una contrazione del cluster dei subfornitori (il 18,5%), che lo scorso anno rappresentavano il 21,7% dei rispondenti. In crescita, infine, di circa un punto percentuale, il peso degli E&D, dei sistemisti e modulisti e degli specialisti "puri".

FIGURA 2.4 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CATEGORIE DI FORNITORI. CONFRONTO FRA RISPONDENTI E UNIVERSO DI RIFERIMENTO. ANNO 2024

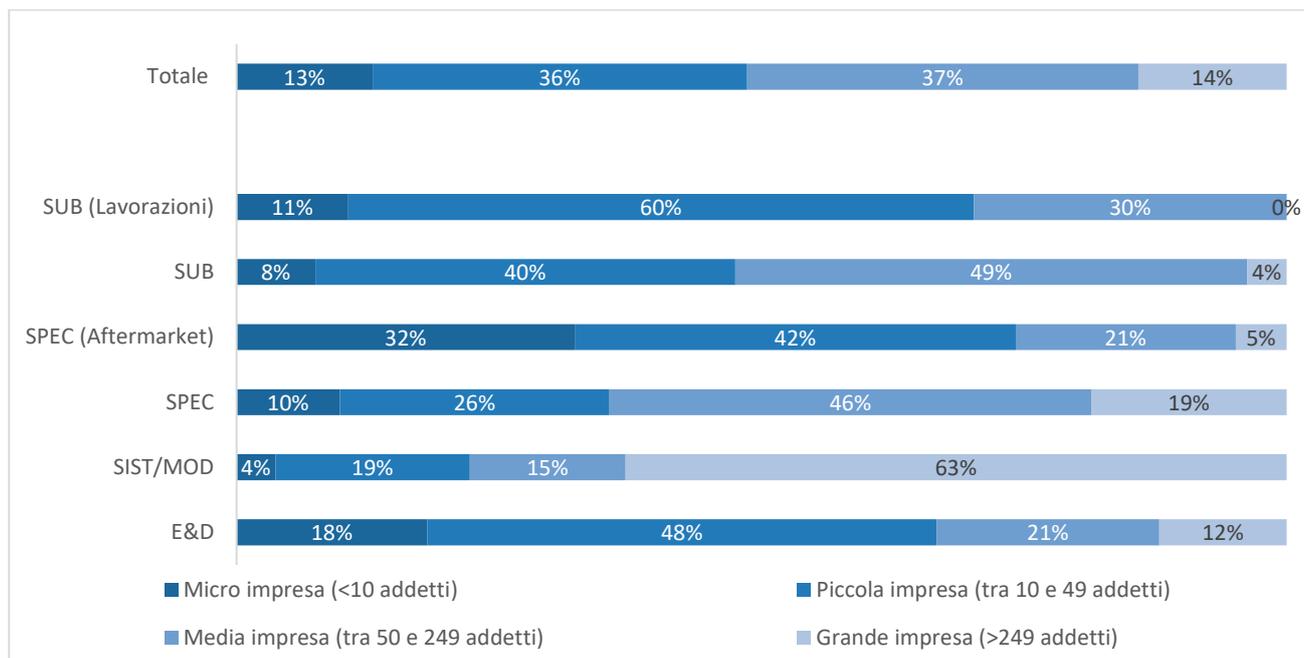


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In relazione alla dimensione aziendale, le imprese partecipanti si caratterizzano per una prevalenza di piccole (il 36%) e medie attività produttive (il 37%). La presenza delle grandi realtà è pari al 14%, superiore a quella delle microimprese (il 13%), tra le quali la propensione a aderire a indagini strutturate è fisiologicamente più contenuta, in ragione delle limitate risorse disponibili. Inoltre, se tra i sistemisti e i fornitori di moduli emerge una netta prevalenza di imprese di grandi dimensioni (il 63%) - coerente con la complessità tecnologica e organizzativa tipica di questa categoria -, all'opposto, gli specialisti dell'aftermarket si connotano per una quota significativa di imprese con meno di dieci addetti (il 32%).

¹⁵ Nella quota degli specialisti "puri" sono stati ricompresi anche gli operatori dell'infomobilità e dei servizi alla mobilità, in considerazione della loro limitata rappresentatività numerica.

FIGURA 2.5 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER DIMENSIONE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Appare sostanzialmente invariata, rispetto al passato, la distribuzione per natura giuridica, dove più di due terzi delle imprese è organizzata come società a responsabilità limitata. La S.p.A. si conferma la forma giuridica prevalentemente scelta tra le imprese di grandi dimensioni (il 77%), coerentemente con la maggiore complessità strutturale e le differenti esigenze di accesso al capitale.

Alla luce della struttura verticale che caratterizza la filiera della componentistica automotive italiana – articolata in livelli in funzione della distanza dal costruttore finale – le imprese aderenti si collocano prevalentemente nei primi due gradini della catena di fornitura: il 39% opera come Tier I, ovvero con rapporti diretti con l’assemblatore finale, mentre il 37% si configura come Tier II, fornendo i player di primo livello. Solo il 13% si posiziona nei livelli più bassi della piramide, laddove l’11% dichiara che l’attività svolta non permette una classificazione in questi termini¹⁶. La distribuzione varia sensibilmente tra i diversi cluster: tra i sistemisti e i modalisti e gli E&D prevale nettamente il legame diretto con il costruttore (rispettivamente l’89% e il 73% rientra nel Tier I), mentre i subfornitori – specializzati nella produzione di componenti standardizzati – si concentrano maggiormente nei segmenti inferiori della catena. Dal punto di vista della collocazione all’interno della filiera, poco più del 46% delle imprese dichiara di operare stabilmente in un solo livello; la restante parte, invece, intrattiene relazioni sia con clienti immediatamente superiori sia con fornitori di fascia inferiore.

L’analisi dei modelli di conduzione aziendale indica, in continuità con le rilevazioni precedenti, la predominanza della gestione familiare, che coinvolge il 44% delle imprese, in lieve progressiva flessione. A fronte di ciò, si consolida al 21% la quota di chi adotta una governance completamente esterna, affidando la direzione strategica a figure manageriali indipendenti. Il restante 35%, in aumento rispetto al passato, adotta un modello di governance ibrido, in cui la gestione è parzialmente in capo alla famiglia proprietaria e in parte affidata a risorse esterne.

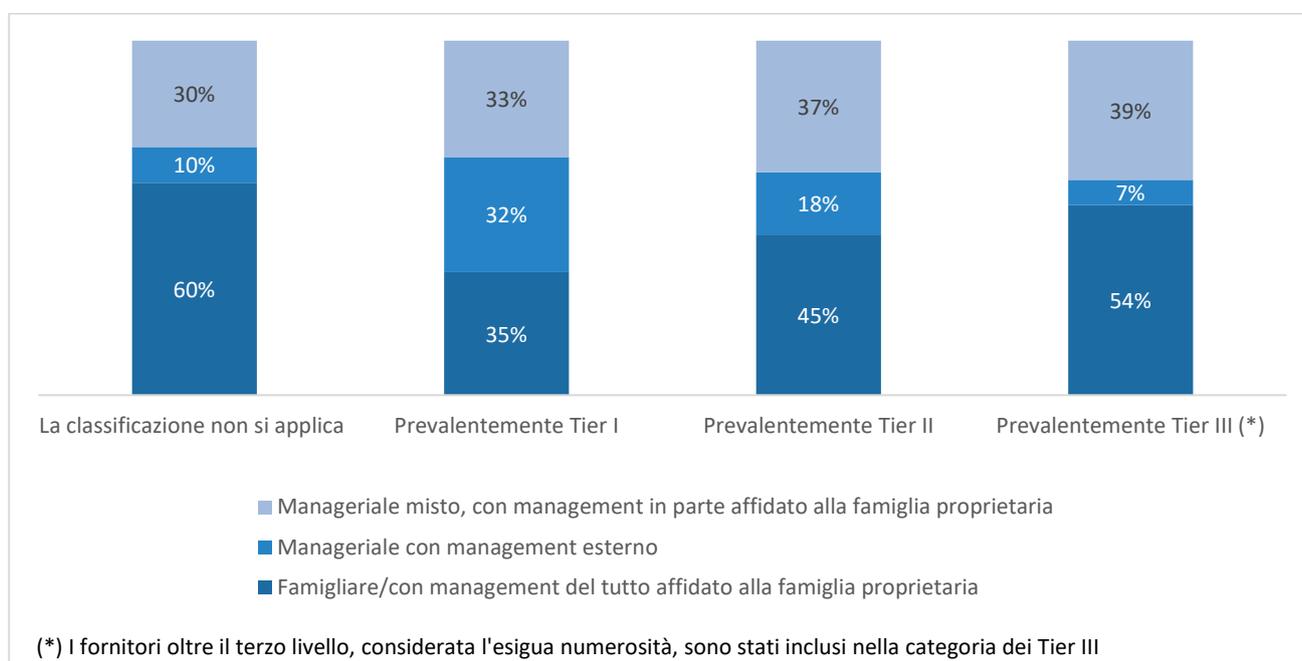
¹⁶ Si tratta di categorie di fornitori quali ad esempio gli specialisti dell’aftermarket, del motorsport o dei servizi di mobilità.

L'incrocio tra i modelli di governance e il livello di fornitura evidenzia una correlazione chiara: la conduzione familiare si riduce progressivamente salendo nei livelli della filiera produttiva. La quota di imprese a gestione interamente familiare passa infatti dal 54% tra i fornitori di livello Tier III al 60% tra quelli di livello Tier I.

All'opposto, la presenza di governance affidata a management esterno cresce man mano che si scala la catena di fornitura, raggiungendo il 32% nei Tier I, ma restando residuale nei Tier III (il 7%) e ancora contenuta nei Tier II (il 18%).

Diversamente, la diffusione del modello manageriale misto (famiglia + manager esterni) appare meno influenzata dal livello di fornitura, mantenendosi relativamente simile lungo la filiera. Va, infine, distinta la categoria delle imprese per le quali la classificazione in livelli non risulta applicabile: in questo gruppo, prevalentemente composto di specialisti dell'aftermarket, operatori del motorsport o aziende attive nei servizi alla mobilità, prevale nettamente la conduzione familiare (il 60%).

FIGURA 2.6 TIPOLOGIA DI CONDUZIONE PER LIVELLI NELLA CATENA DI FORNITURA (% IMPRESE). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

L'esame della struttura proprietaria mostra come siano le imprese indipendenti a rappresentare la quota più consistente fra i rispondenti, rappresentando il 61% del totale. Le imprese appartenenti a gruppi, con un peso in netta e progressiva crescita rispetto al passato, si distribuiscono tra un 19% con capogruppo estera e un 20% con capogruppo italiana.

Considerando le diverse categorie di fornitura, si osserva una forte incidenza dei gruppi esteri tra i sistemisti e modulatori, mentre tra gli specialisti dell'aftermarket e i subfornitori (comprese le lavorazioni) prevalgono nettamente le realtà indipendenti.

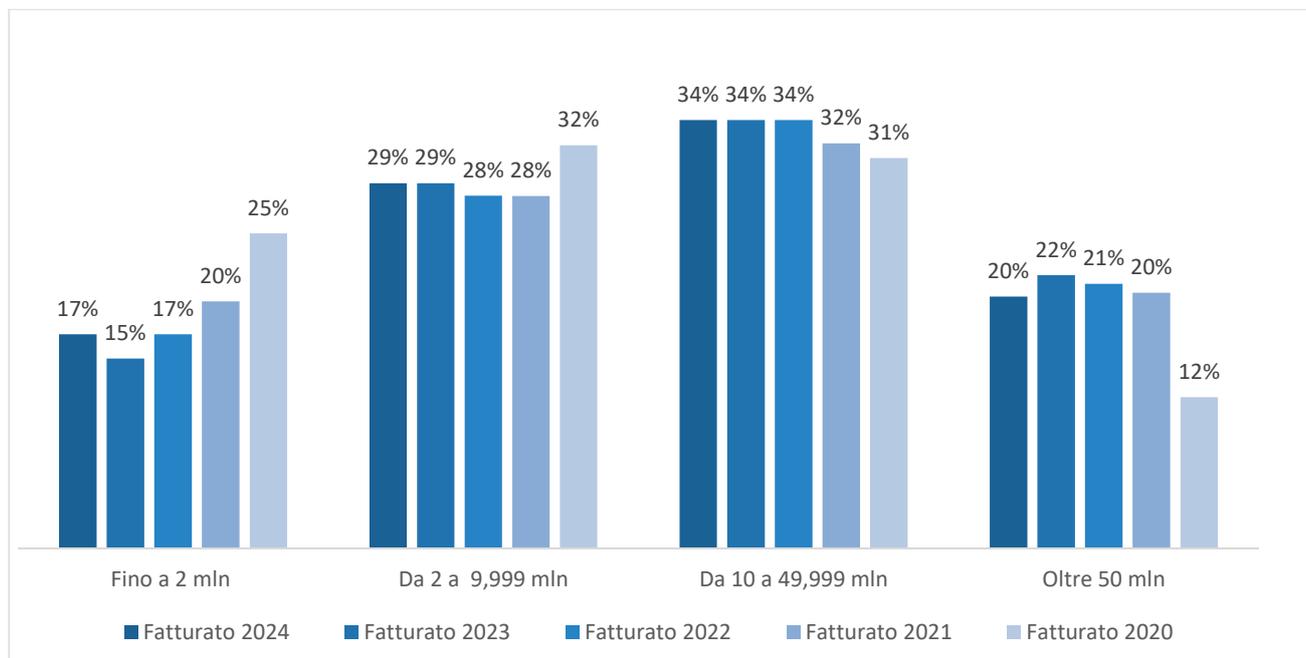
TABELLA 2.3 APPARTENENZA A UN GRUPPO INDUSTRIALE PER CATEGORIE DI FORNITORI (% IMPRESE). ANNO 2024

	E&D	SIST/MOD	SPEC	SPEC (Aftermarket)	SUB	SUB (Lavorazioni)	Totale complessivo
Azienda indipendente	70%	4%	50%	79%	71%	85%	61%
Gruppo estero:	15%	78%	24%	11%	9%	0%	19%
- capogruppo	0%	4%	2%	0%	1%	0%	1%
- filiale	15%	74%	22%	11%	8%	0%	18%
Gruppo italiano	15%	19%	26%	10%	20%	15%	20%
- capogruppo	9%	4%	5%	2%	5%	2%	4%
- filiale	6%	15%	21%	8%	15%	13%	16%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nella valutazione dei volumi d'affari, la distribuzione delle imprese per classi di fatturato nell'ultimo lustro si mantiene complessivamente stabile. La fascia 10–49,9 milioni di euro risulta la più rappresentata, con una quota costante del 34% dal 2022 in poi. Stabile anche la classe 2–9,9 milioni, seppure con una contrazione rispetto al 2020. Si rilevano variazioni più evidenti solo nella fascia fino a 2 milioni, che dopo un picco nel 2020, quando era pari al 25%, torna su valori più contenuti (il 17% nel 2024), e in quella oltre 50 milioni, che ha recuperato la quota pre-pandemica (dal 12% del 2020 al 20% nel 2024).

FIGURA 2.7 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI FATTURATO. ANNI 2020-2024



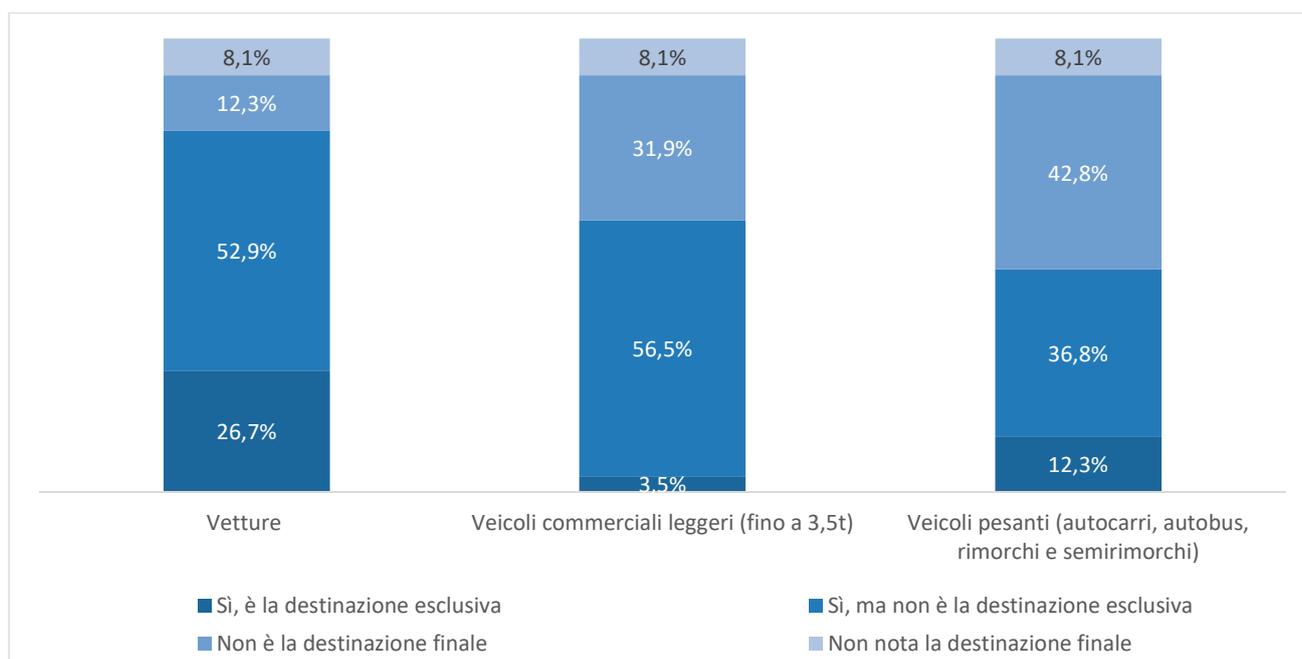
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

È inoltre rilevante analizzare la distribuzione delle imprese in base alle categorie di veicoli cui sono destinati i prodotti o servizi offerti. Le vetture si confermano il principale mercato di riferimento, coinvolgendo quasi

l'80% del campione, con una quota del 27% che le indica come unica destinazione. Seguono i veicoli commerciali leggeri, verso cui si orienta circa il 60% delle imprese, e i veicoli pesanti, menzionati da poco più del 49%, con un 12% che li individua come mercato esclusivo. Rispetto alla rilevazione precedente, i valori complessivi per ciascuna categoria restano per lo più invariati, ma si registra un incremento nella specializzazione sul segmento vetture, la cui quota come destinazione esclusiva è salita dal 19% al 27%.

Opera anche nel settore della micro-mobilità elettrica poco più dell'11% delle imprese, in aumento di due punti percentuali rispetto alla rilevazione dell'anno precedente.

FIGURA 2.8 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI VEICOLI DI DESTINAZIONE DEI PRODOTTI/SERVIZI OFFERTI (RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024



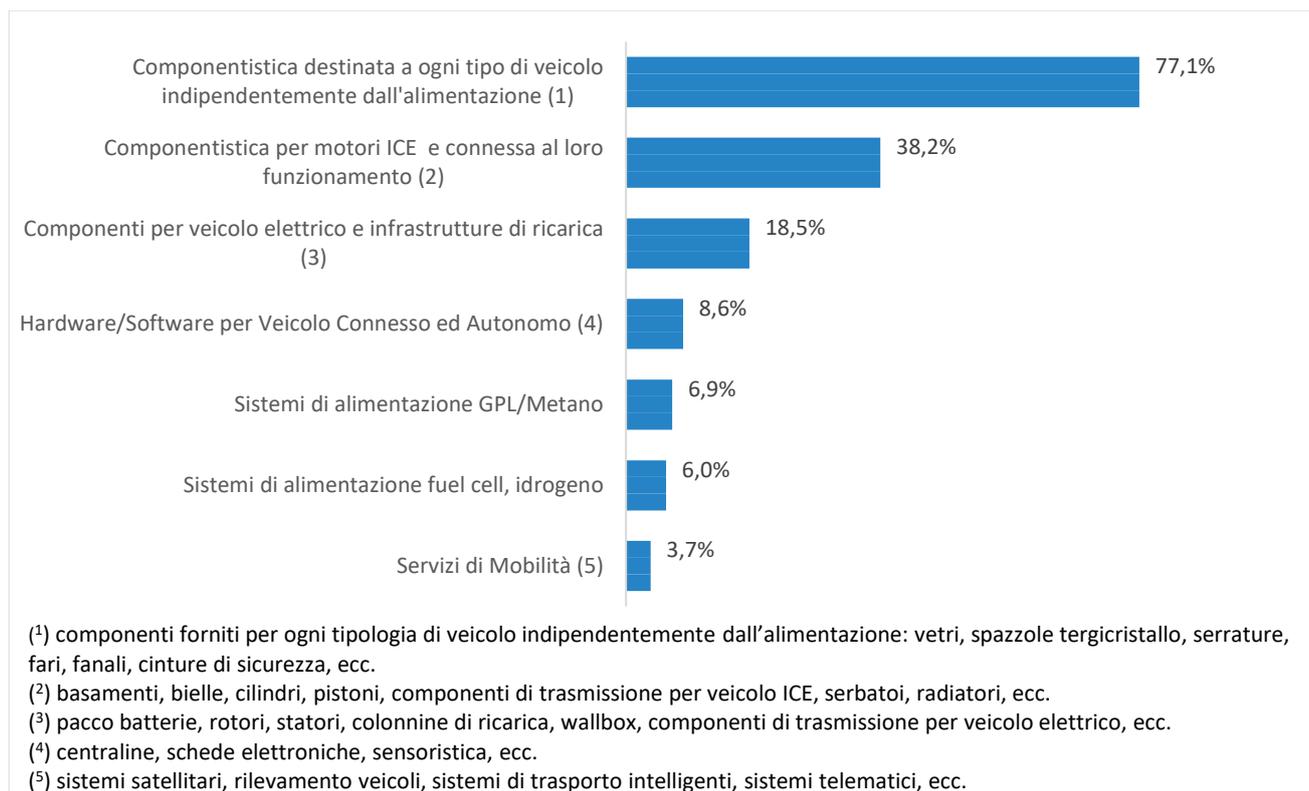
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In ultimo, le risposte riguardanti gli ambiti tecnologici nei quali le imprese operano, evidenziano come la filiera italiana dell'automotive sia fortemente orientata alla produzione di componentistica destinata a qualsiasi tipologia di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione (il 77,1% degli operatori). Accanto a questa quota, è rilevante (il 38,2%) quella di chi continua a presidiare la filiera dei motori a combustione interna (ICE), attraverso la fornitura di componenti specifici (ad es. basamenti, bielle, pistoni, etc..) o comunque connessi al funzionamento del powertrain endotermico.

In parallelo, il 18,5% delle imprese è impegnato nella produzione di componenti per veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica, mentre più contenute risultano le attività legate ai sistemi alternativi di alimentazione, come il GPL/Metano (il 6,9%) e soprattutto le fuel cell a idrogeno (il 6,0%).

Un ruolo limitato ma in progressiva crescita è giocato anche dalle tecnologie digitali: l'8,6% delle imprese sviluppa hardware e software per veicoli connessi e autonomi (centraline, schede elettroniche, sensoristica), mentre nei servizi di mobilità – che comprendono soluzioni telematiche, sistemi satellitari e trasporto intelligente – si collocano il 3,7% delle realtà analizzate.

FIGURA 2.9 AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.5 Dinamiche del fatturato e diversificazione settoriale

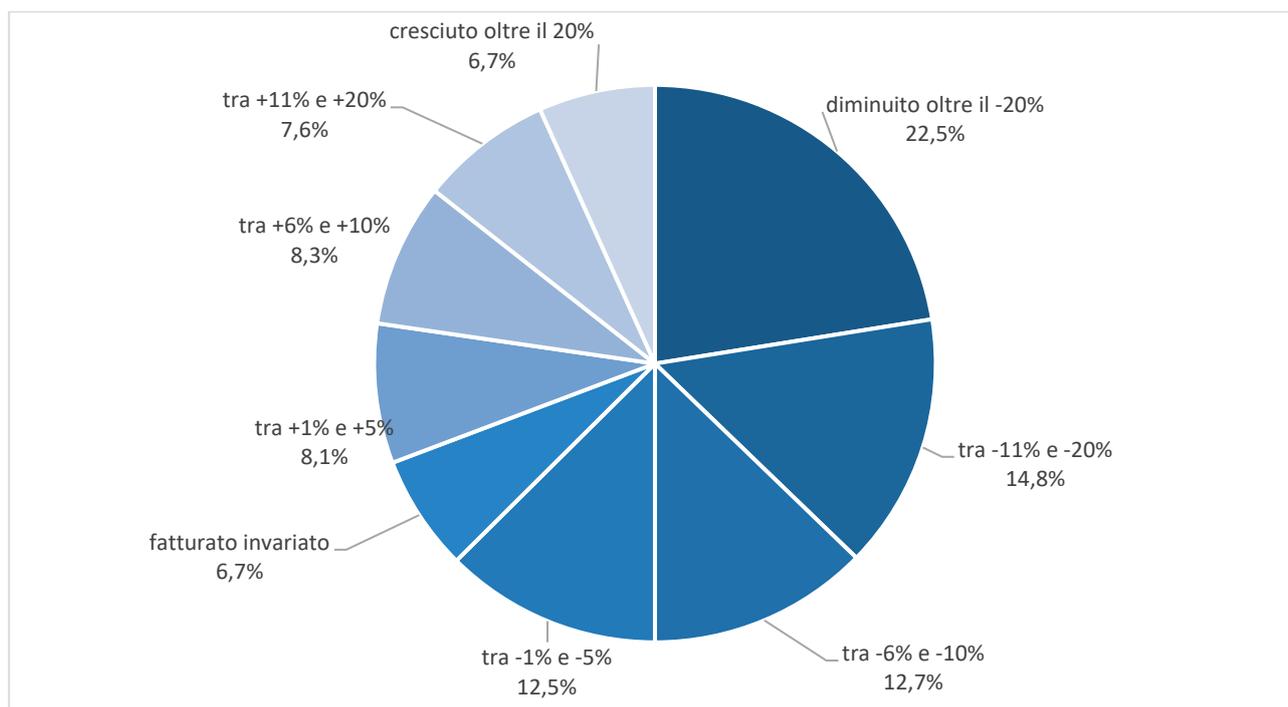
Le difficoltà che la filiera automotive si è trovata ad affrontare nel 2024, in un contesto di riduzione della produzione di autoveicoli, che a livello nazionale ha raggiunto i minimi storici, e di cambiamenti strutturali legati alla transizione verso la mobilità elettrica, hanno avuto un impatto diretto sul fatturato del settore.

In base alle risposte fornite dalle imprese, è emerso un drastico calo del saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di flessione del fatturato, che nel 2023 era ancora apparso ampiamente positivo (+16%): solo il 7% degli operatori ha denunciato un giro di affari sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente, mentre le imprese in fase di crescita e quelle in contrazione sono risultate rispettivamente il 31% e il 62%, da cui è derivato un saldo del -31%.

In particolare, per più di un'impresa su tre (il 37%), la riduzione del fatturato è stata maggiore del 10% (quota che nel 2023 si fermava al 16%). A crescere è stata soprattutto la percentuale di imprese che ha rilevato una contrazione dei ricavi oltre il 20% (il 22% contro il 5% del 2023).

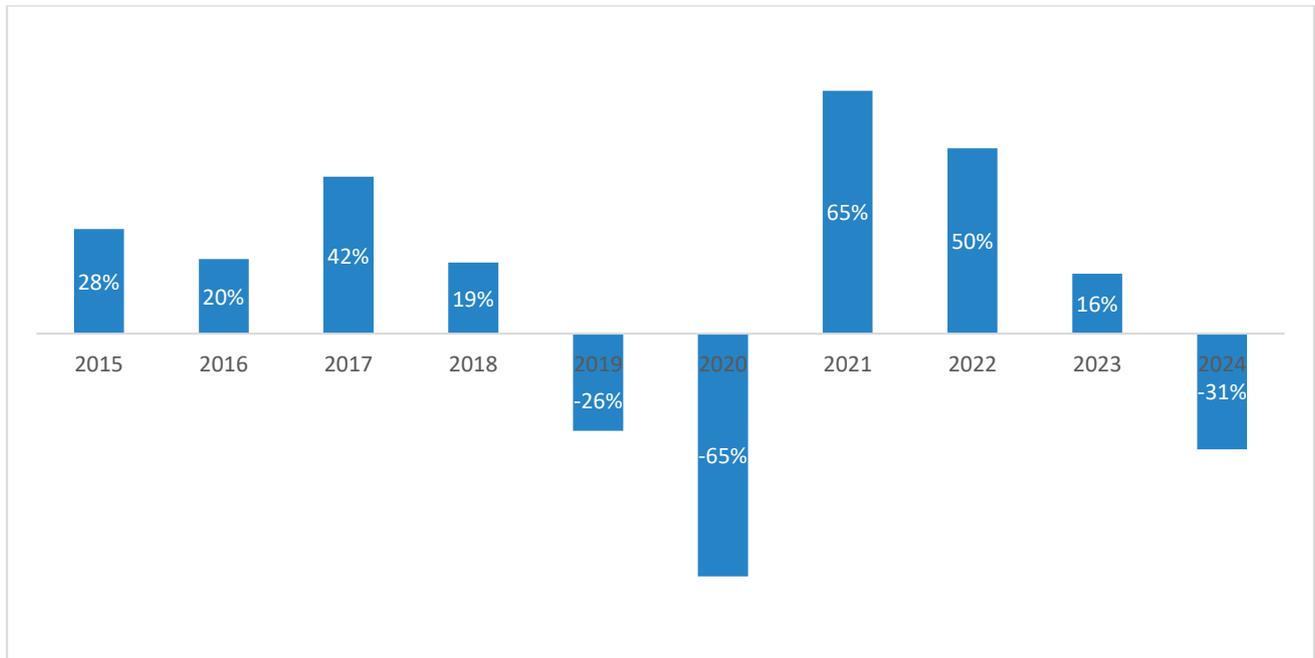
Parallelamente, l'aumento del fatturato in misura superiore al +10% ha riguardato appena il 14% dei componentisti, a fronte del 29% della precedente rilevazione.

FIGURA 2.10 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE. ANNO 2024



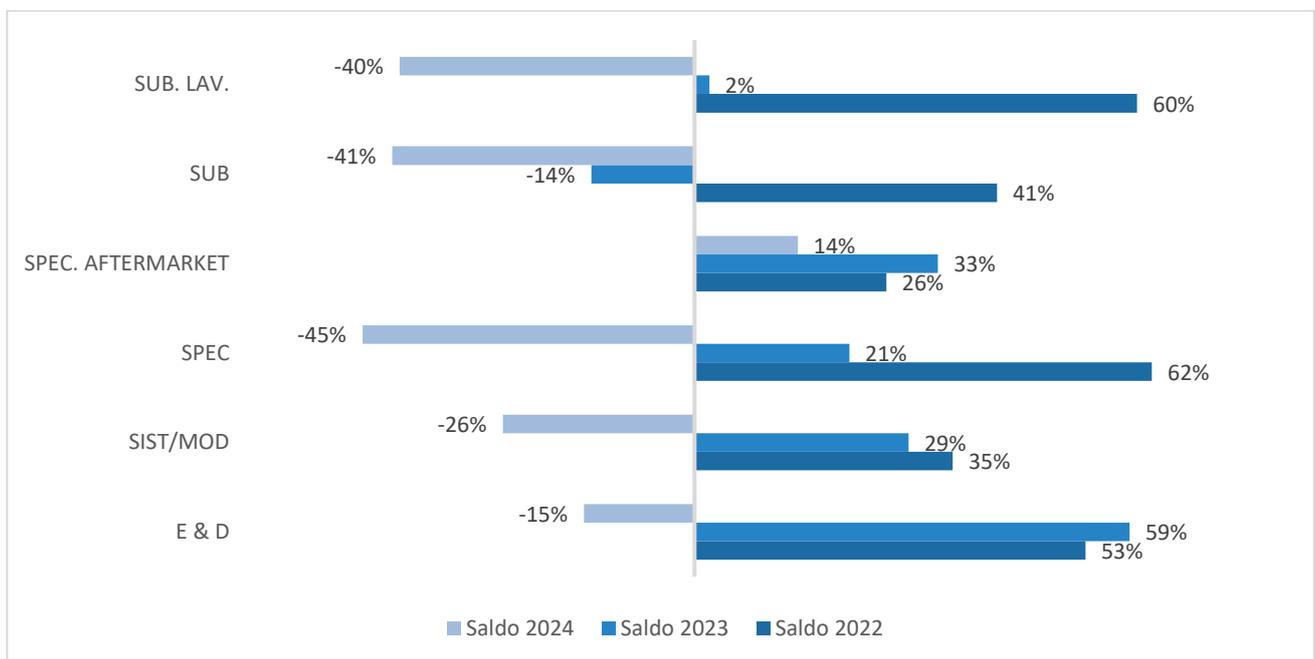
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

FIGURA 2.11 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO. ANNI 2015-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

FIGURA 2.12 SALDI TRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE DEL FATTURATO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2022-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

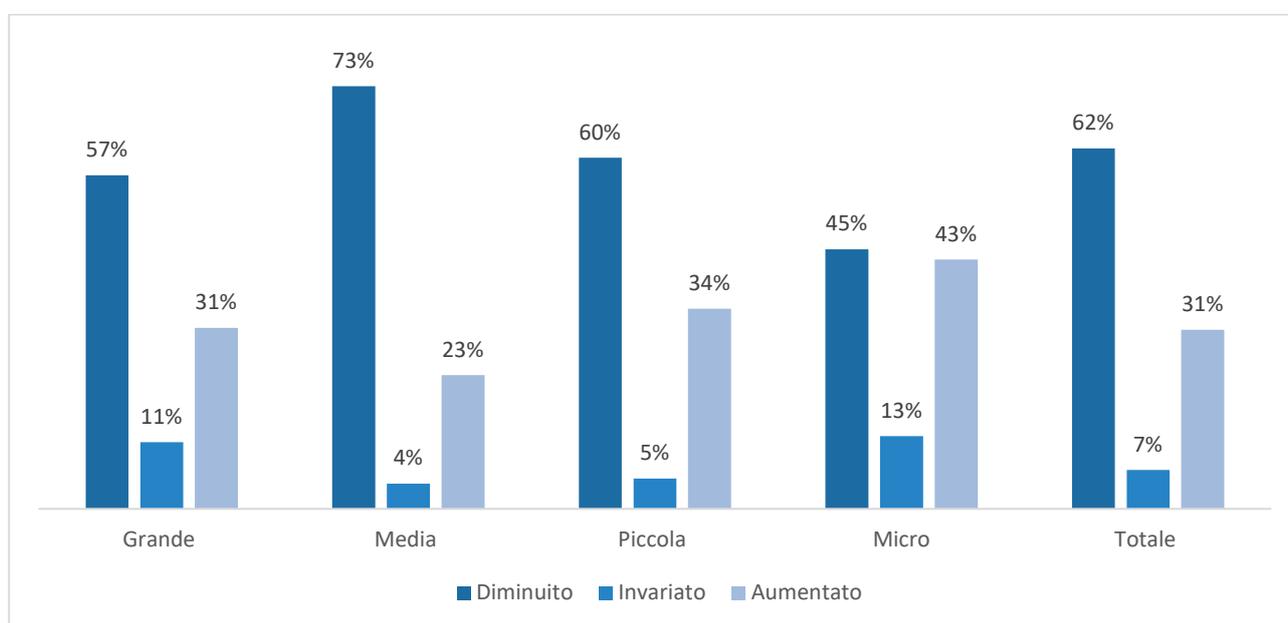
Se nel 2023 si erano confermate dinamiche favorevoli per tutte le categorie di fornitori, con l’eccezione dei subfornitori e della debolezza riscontrata per le attività delle lavorazioni, nell’anno successivo solo gli specialisti aftermarket hanno registrato un saldo positivo tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato (+14%),

confermandosi come il cluster meno condizionato dal contesto di cambiamento, trovandosi ad operare prevalentemente per il parco veicolare circolante.

Per tutti gli altri segmenti della filiera, le performance dei ricavi sono risultate diffusamente negative, in termini di saldi: alle difficoltà già riscontrate in passato per i subfornitori, comprese le attività delle lavorazioni (saldi del -41% e del -40%), si sono aggiunte, con una significativa inversione di tendenza rispetto al passato, quelle degli specialisti (-45%), dei sistemisti e modulist (-26%) e degli E&D (-15%).

Focalizzando l'attenzione sull'andamento dei ricavi delle imprese per classi dimensionali, le microimprese, grazie alla presenza di un cospicuo numero di specialisti aftermarket in questa tipologia, si sono distinte come l'insieme di fornitori per fascia di addetti con la quota più alta di operatori con fatturato in aumento (il 43%); per contro, la media dimensione (da 50 a 249 addetti) è apparsa in notevole sofferenza, con quasi tre imprese su quattro con ricavi in contrazione.

FIGURA 2.13 ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER DIMENSIONE D'IMPRESA (% IMPRESE). ANNO 2024



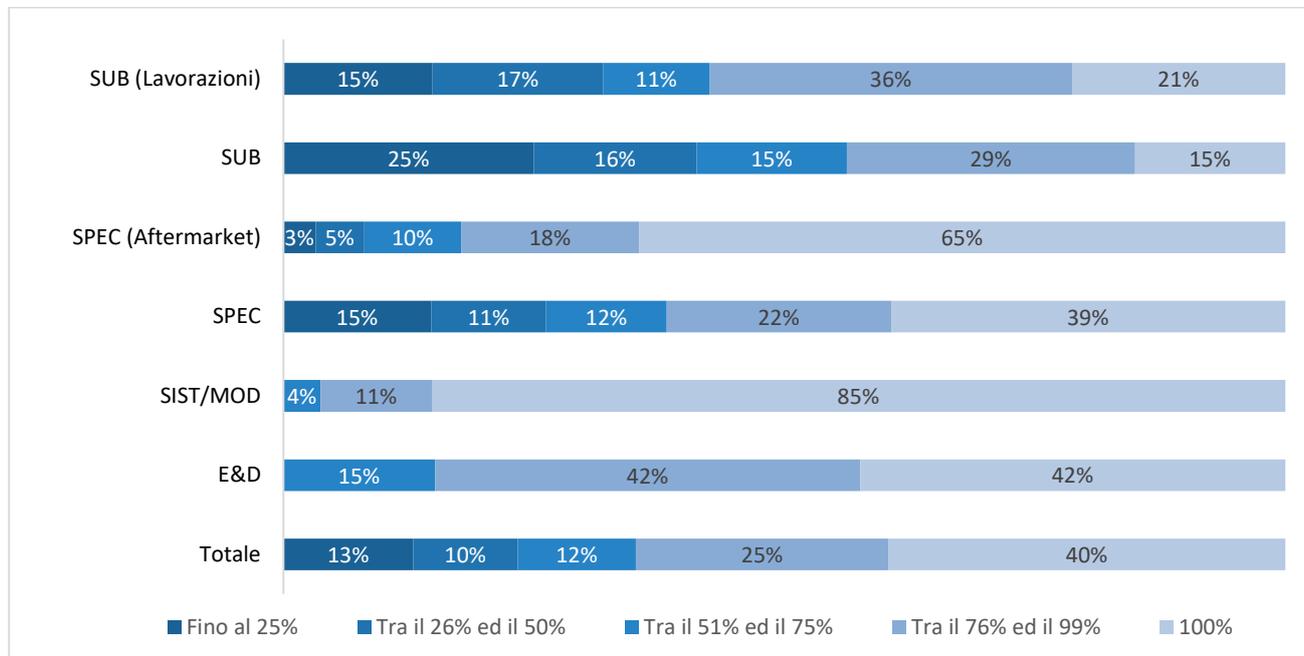
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Per quanto riguarda la diversificazione dei mercati settoriali di sbocco delle imprese della componentistica, dopo anni di sostanziale stabilità, è tornata ad aumentare la quota di imprese con ricavi derivanti in misura maggioritaria dall'automotive, pari al 77%¹⁷. Al contempo, rispetto alle precedenti edizioni è cresciuta anche quella riferita ai fornitori con fatturato generato da questo settore in misura esclusiva (il 40% a fronte del 35% del 2023), in particolare tra i sistemisti e modulist, tra gli specialisti *tout court* e tra gli specialisti aftermarket. In coerenza con quanto evidenziato in passato, i fornitori di moduli e integratori di sistemi si confermano come il segmento che si caratterizza per ricavi largamente dipendenti dal settore in esame, unitamente agli specialisti aftermarket e agli E&D. I subfornitori e le attività delle lavorazioni aumentano, anch'essi, il posizionamento su questo settore di sbocco (rispettivamente il 59% e il 68% degli operatori fatturano in misura maggioritaria per

¹⁷ La stessa percentuale calcolata sul panel dei rispondenti a entrambe le ultime edizioni della rilevazione (n. 282 imprese) è passata dal 73% al 75%; per il totale del campione dei rispondenti nel 2023 era il 69%.

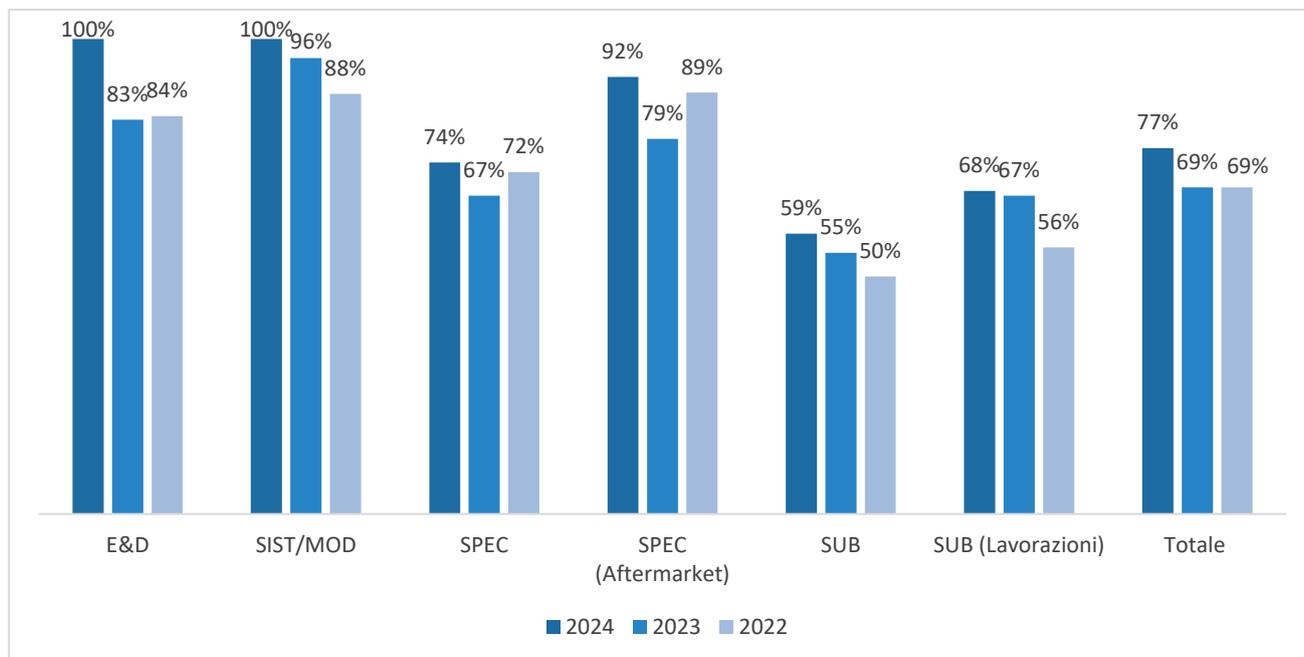
l'automotive), continuando tuttavia a rappresentare le categorie interessate da una tendenziale minore dipendenza dall'automotive.

FIGURA 2.14 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTA DI FATTURATO AUTOMOTIVE PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2024



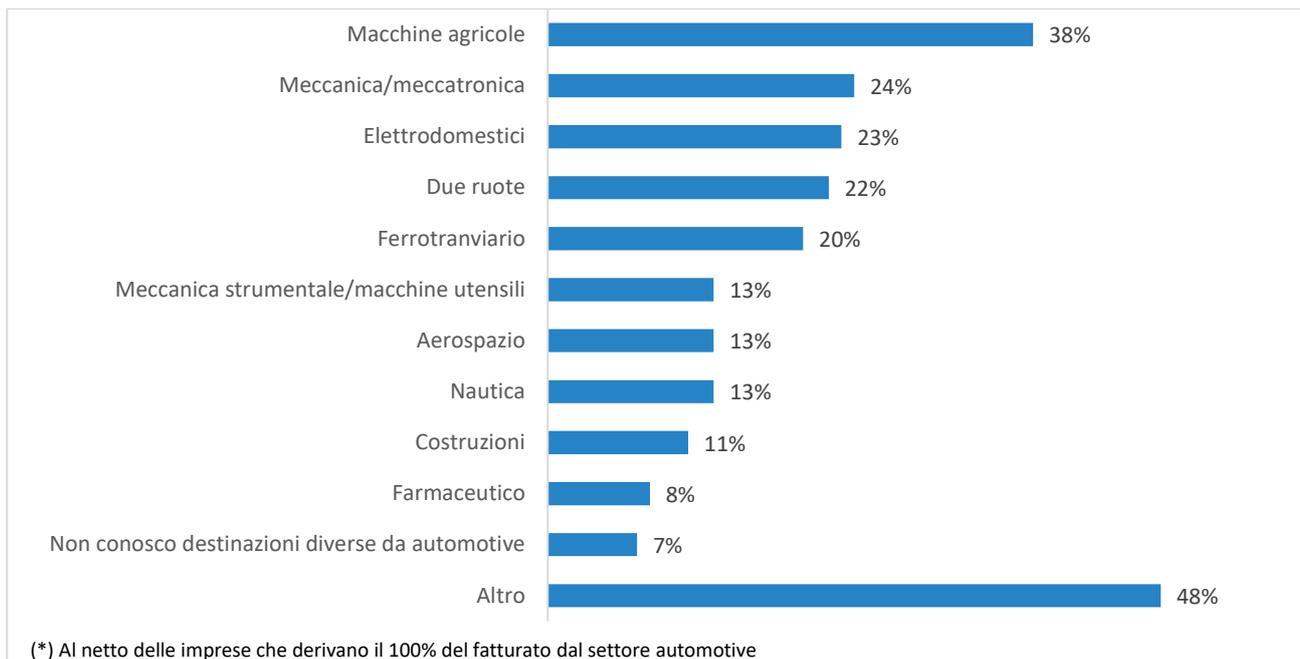
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

FIGURA 2.15 QUOTA DI IMPRESE CON FATTURATO AUTOMOTIVE SUPERIORE AL 50% SUL FATTURATO TOTALE. ANNI 2022-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

FIGURA 2.16 SETTORI DI DESTINAZIONE DIVERSI DALL'AUTOMOTIVE (*) (% IMPRESE). ANNO 2024.



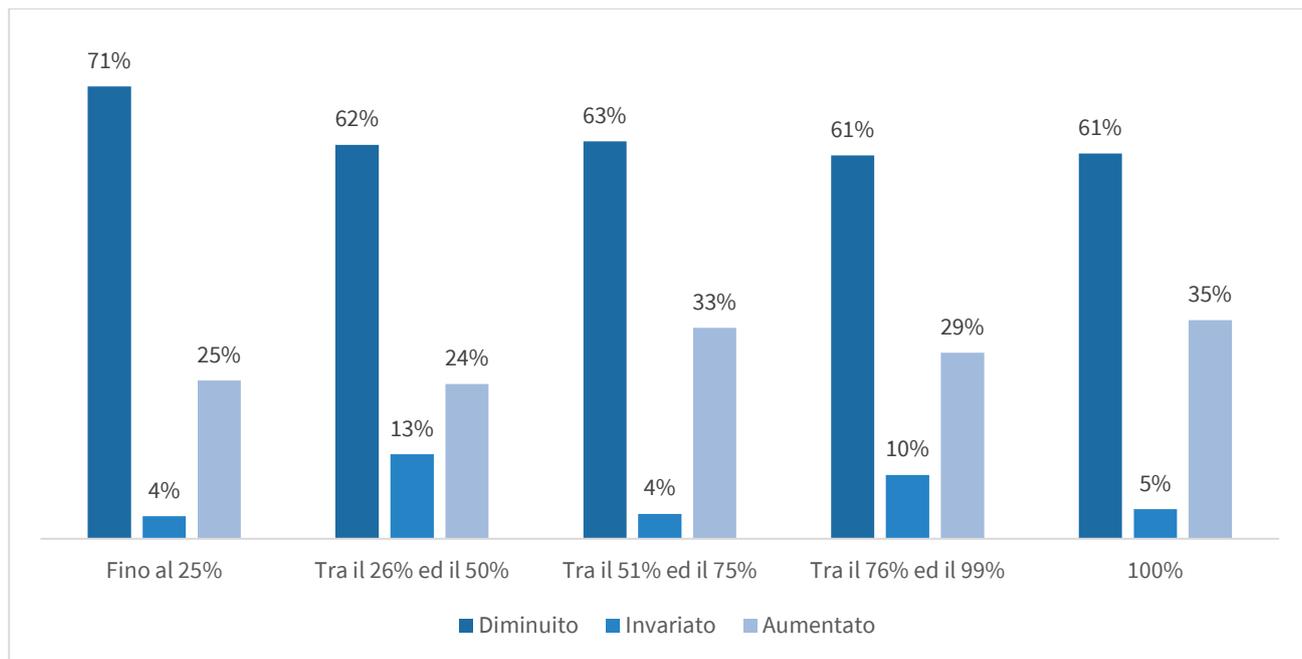
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Osservando i settori di destinazione di parti e componenti/servizi, diversi dall'automotive, si ripetono le principali evidenze delle precedenti indagini. Le imprese si mostrano, infatti, operative principalmente nel settore delle macchine agricole (il 38% delle imprese attive in mercati di destinazione differenti). Seguono il settore della meccanica/meccatronica (il 24%), quello degli elettrodomestici (il 23%), con peso in riduzione rispetto al passato, e quello delle "due ruote" (il 22%).

Si confermano altresì, per importanza come settori di sbocco, il ferrotranviario (il 20%), quello della nautica, quello della meccanica strumentale, e l'aerospazio, a cui si accodano le costruzioni e il settore farmaceutico.

Rispetto alla media del campione, alcune categorie di fornitori si connotano per una maggiore operatività in taluni settori, comprovando quanto emerso nelle passate edizioni della ricerca: si ravvisa ad esempio una ragguardevole penetrazione nei mercati degli elettrodomestici e delle macchine agricole per i subfornitori, compresi quelli delle attività delle lavorazioni, quest'ultimi attivi anche nella meccanica strumentale e nella meccatronica. Per gli E&D, invece, si consolida il ruolo più rilevante nei mercati dell'aerospazio e nella nautica, nonché il marcato posizionamento nel settore delle due ruote.

FIGURA 2.17 ANDAMENTO DEL FATTURATO PER QUOTA DI RICAVI AUTOMOTIVE (% IMPRESE). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nell'avvalorare quanto rilevato nella precedente edizione della ricerca, anche nel 2024 l'analisi dell'andamento del fatturato valutato congiuntamente con la quota di ricavi derivanti dall'automotive, ha evidenziato risultati migliori per quanti operano in misura esclusiva o comunque maggioritaria in tale settore; la performance non appare, tuttavia, molto divergente prendendo in considerazione le varie fasce di incidenza del settore auto sul fatturato complessivo.

2.6 Addetti

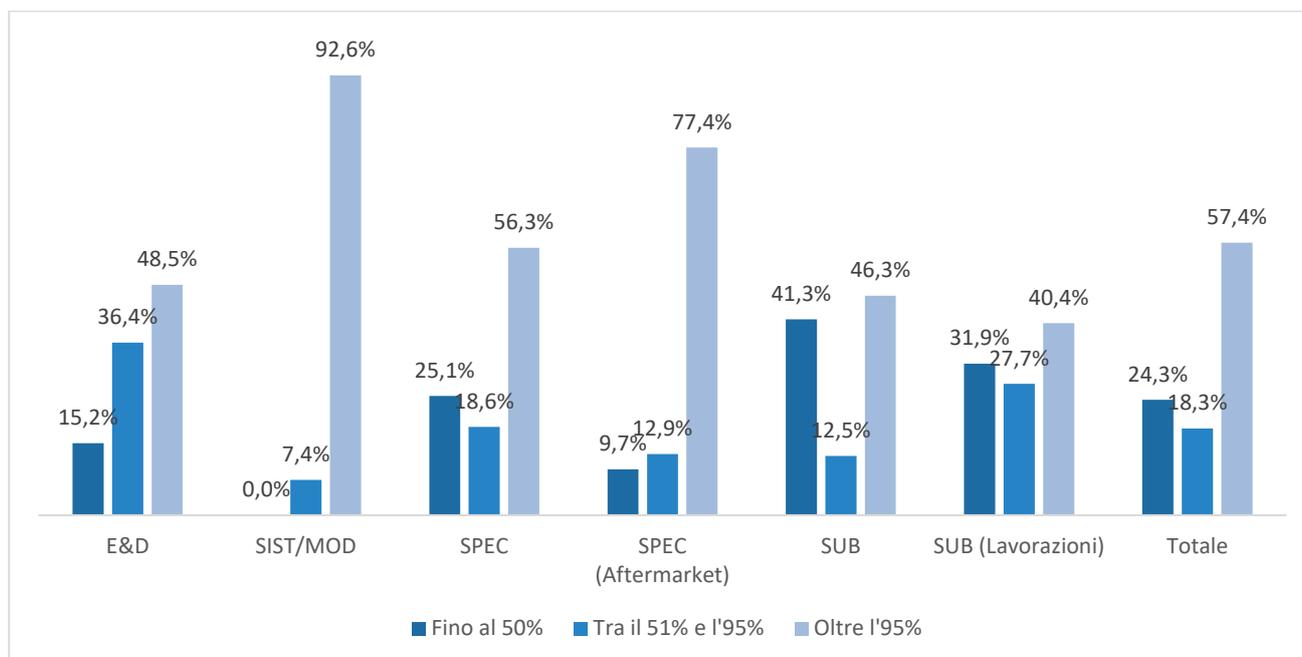
Il presente paragrafo approfondisce la dimensione occupazionale delle imprese della componentistica, soffermandosi sia sull'entità complessiva della forza lavoro e sulla quota impiegata nell'automotive, sia sul livello di qualificazione del personale, in particolare sul peso degli addetti laureati. L'analisi si estende infine all'individuazione delle aree aziendali in cui si prevede una crescente necessità di nuove figure professionali, alla luce dei cambiamenti in atto nel settore.

Il totale degli addetti dichiarati dalle imprese rispondenti ammonta a 74.400 unità nel 2024, di cui circa 50.600 sono direttamente riconducibili al settore automotive. Questi rappresentano il 68% del totale, confermando una tendenza ormai consolidata. Negli ultimi cinque anni, infatti, il valore è oscillato in un intervallo contenuto, tra il 68% e il 71%, con lievi variazioni annuali.

Nel 2024, il 57,4% delle imprese ha dichiarato che oltre il 95% dei propri addetti è impiegato in attività legate all'automotive, in aumento rispetto al 50,9% del 2023. Parallelamente, è diminuita la quota di imprese con un impiego marginale di personale nel settore (fino al 50% degli addetti), che è scesa dal 30,8% al 24,3%. È rimasta stabile, al 18,3%, la fascia intermedia.

A livello di categoria di fornitori, gli specialisti presentano una distribuzione per classi di addetti impiegati nell'automotive coerente con i valori medi del campione dei rispondenti. Al contrario, i sistemisti/modulisti e gli specialisti dell'aftermarket evidenziano un'elevatissima concentrazione settoriale: rispettivamente il 92,6% e il 77,4% delle imprese hanno dichiarato che oltre il 95% della propria forza lavoro è dedicata al comparto. Diversa la configurazione delle imprese di Engineering & Design, dove è la fascia intermedia (51–95% degli addetti) a risultare superiore alla media complessiva, con una quota del 36,4%.

FIGURA 2.18 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI NEL SETTORE AUTOMOTIVE E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



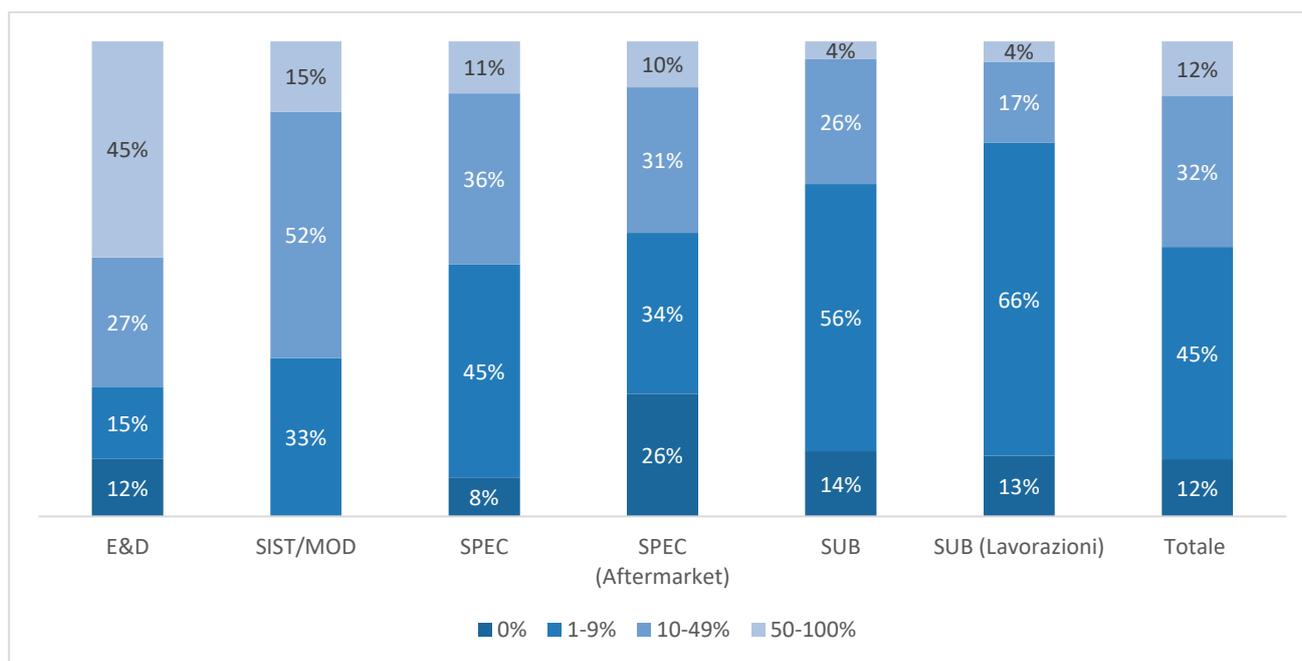
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nei livelli più bassi della filiera si osserva invece una maggiore incidenza di imprese con un coinvolgimento più limitato nel settore: tra i subfornitori generici e quelli specializzati in lavorazioni, le quote di imprese che impiegano fino al 50% degli addetti nell'automotive hanno raggiunto rispettivamente il 41,3% e il 31,9%, superando di gran lunga la media generale del 24,3%.

L'analisi dei dati relativi al livello di qualificazione del personale evidenzia che l'88% delle imprese coinvolte impiega personale laureato, una quota rimasta pressoché costante nelle ultime quattro rilevazioni. Tuttavia, se la totalità dei sistemisti/modulisti ha dichiarato di disporre di risorse con titolo di studio universitario, a conferma della maggiore complessità progettuale e gestionale che caratterizza queste attività, di contro, il valore si è ridotto al 74% tra gli specialisti dell'aftermarket.

Entrando nel dettaglio, è fra gli E&D che si è registrata la percentuale più elevata di imprese con oltre il 50% di capitale umano in possesso di laurea, pari al 45%, mentre fra i sistemisti/modulisti, la classe prevalente è stata quella delle imprese con una quota intermedia di personale laureato (compresa tra il 10% e il 49%), che riguarda il 52% del totale. Le altre categorie di fornitori si distinguono per basse incidenze, con prevalenza nella fascia 1-9% (pari al 56% tra i subfornitori e al 66% tra quelli delle lavorazioni). Infine, nel segmento degli specialisti dell'aftermarket, spicca la presenza di imprese completamente prive di personale con titolo universitario, una condizione che riguarda il 26% del cluster in esame.

FIGURA 2.19 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI LAUREATI E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2024

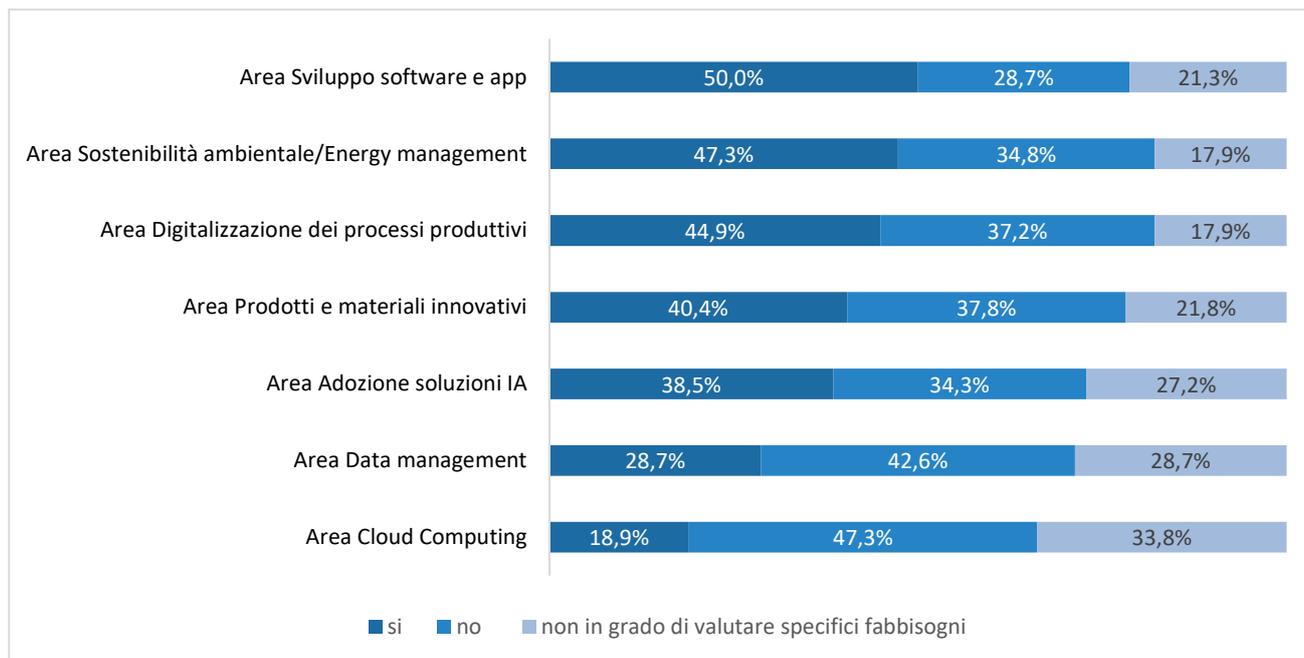


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In un'ottica di evoluzione e crescita aziendale, è interessante comprendere come cambieranno nei prossimi anni le esigenze in termini di competenze e risorse umane. Per questo motivo, in questa edizione è stato chiesto alle imprese se, guardando al futuro della propria attività nei prossimi tre anni, prevedano l'introduzione di nuove figure professionali in alcune aree strategiche di sviluppo e innovazione. I dati raccolti mostrano un orientamento verso profili professionali specializzati in ambiti tecnologici avanzati e sostenibili, con un fabbisogno particolarmente elevato nello sviluppo di software e app (il 50,0%) e nella gestione ambientale ed energetica (il 47,3%). Altre aree in evidenza includono la digitalizzazione dei processi produttivi

(il 44,9%) e lo sviluppo di prodotti e materiali innovativi (il 40,4%), a conferma del ruolo centrale dell'innovazione tecnologica e di prodotto nella competitività aziendale. Per l'adozione di soluzioni di Intelligenza Artificiale la ricerca di personale dedicato riguarderà il 38,5% delle imprese. Più contenuta, ma comunque significativa, la richiesta di competenze in ambito data management, mentre per il cloud computing risulta meno prioritaria. Quest'ultima, del resto, risulta l'area nella quale le imprese si mostrano meno in grado di valutare i fabbisogni futuri, insieme a quella di data management e quella diretta all'adozione dell'intelligenza artificiale.

FIGURA 2.20 FABBISOGNI PREVISTI DI NUOVE FIGURE PROFESSIONALI PER AREA STRATEGICA NEI PROSSIMI TRE ANNI (% IMPRESE)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Inoltre, le imprese sono state invitate a indicare, per ciascuna area strategica, le figure professionali ritenute prioritarie in funzione dei cambiamenti in atto. Il profilo trasversalmente più richiesto è quello degli ingegneri/progettisti, individuato fra le prime due opzioni in sei aree su sette, con un forte impatto su innovazione di prodotto e materiali - selezionata nel 37,6% dei casi, e sviluppo software e App (nel 36,9%).

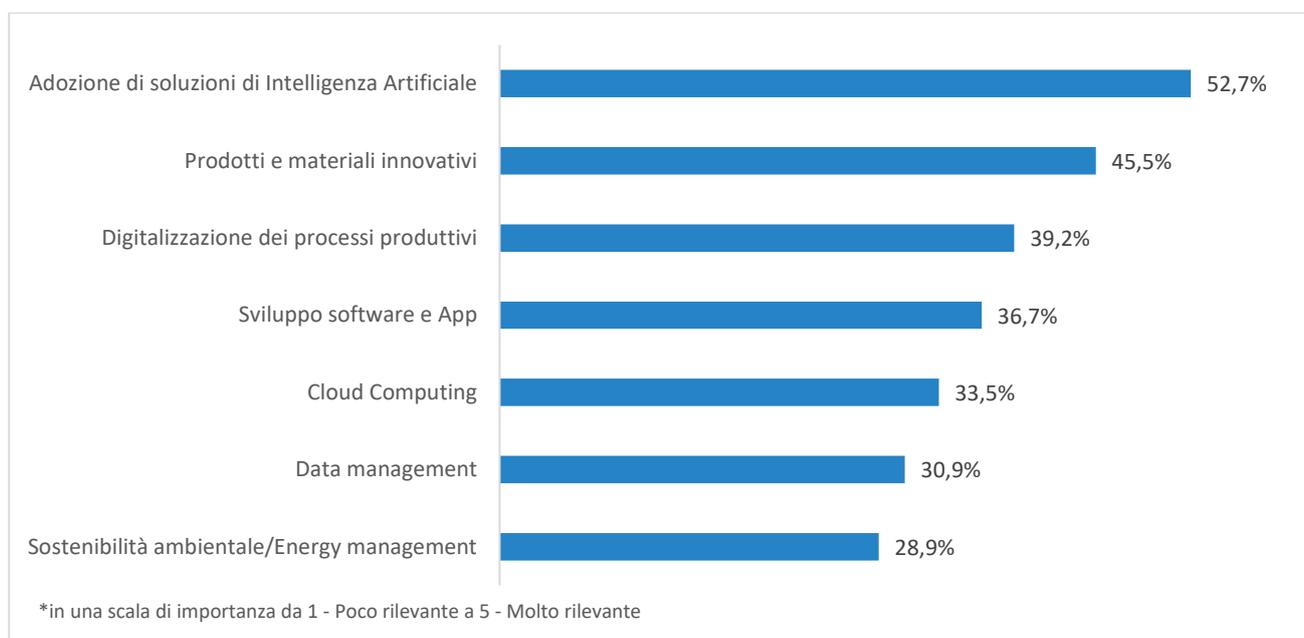
TABELLA 2.4 FIGURE PROFESSIONALI O COMPETENZE PREVISTE NEL PROSSIMO TRIENNIO PER AREA DI ATTIVITÀ (CITAZIONI).

AREA	Operai/Tecnici specializzati	Ingegneri/Progettisti	Personale altamente qualificato per la R&S	Manager	Figure professionali esterne (es. consulenti)	Totale citazioni
Sviluppo software e App	25,7%	36,9%	21,9%	4,8%	10,7%	100,0%
Digitalizzazione dei processi produttivi	33,6%	32,9%	11,9%	6,9%	14,8%	100,0%
Prodotti e materiali innovativi	25,2%	37,6%	24,0%	3,2%	10,0%	100,0%
Sostenibilità ambientale/Energy management	13,3%	24,1%	13,3%	14,8%	34,4%	100,0%
Adozione di soluzioni di Intelligenza Artificiale	14,4%	27,3%	19,9%	6,0%	32,4%	100,0%
Cloud Computing	13,5%	27,9%	11,5%	10,6%	36,5%	100,0%
Data management	16,1%	29,2%	8,1%	15,5%	31,1%	100,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In entrambi questi contesti, i tecnici specializzati rappresentano il secondo profilo più richiesto, con una quota, rispettivamente, del 25,2% e del 25,7% mentre rimangono prioritari per le attività di digitalizzazione dei processi produttivi con il 33,6%. Le previsioni di ricorso a figure esterne si evidenziano specialmente in alcuni ambiti ad alto contenuto tecnico come il Cloud Computing, l'area della sostenibilità ambientale e in quella finalizzata all'integrazione dell'IA. Le competenze altamente qualificate per la R&S sono principalmente previste per la progettazione avanzata di nuovi prodotti o sistemi software. Più limitata risulta, infine, la previsione di inserimento di figure manageriali, che trovano spazio principalmente nel Data management e nell'area dedicata alla transizione energetica.

FIGURA 2.21 DIFFICOLTÀ DI REPERIMENTO DELLE PROFESSIONALITÀ PER AREA DI ATTIVITÀ (% IMPRESE, SOMMA DEI VALORI 4 E 5*). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

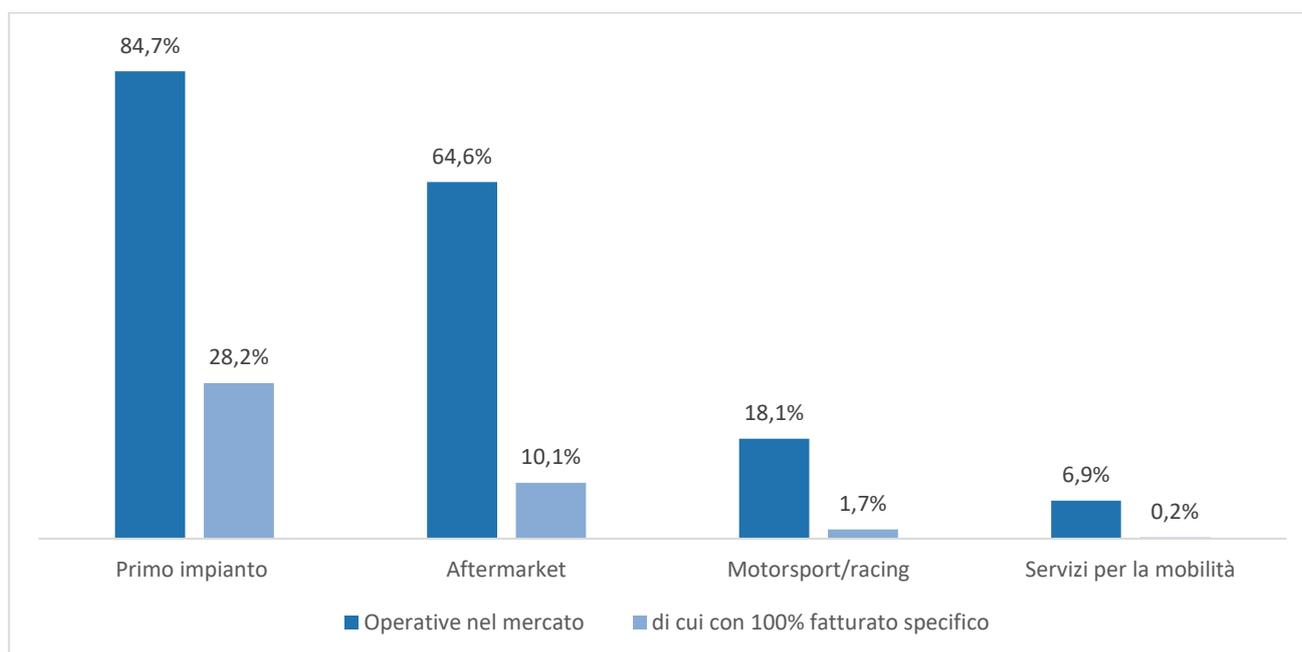
In termini di disponibilità sul mercato del lavoro, le risposte delle imprese evidenziano una crescente difficoltà nel reperire figure professionali con competenze avanzate, in particolare nelle aree collegate all'Intelligenza Artificiale (52,7%), all'innovazione di prodotti e materiali (45,5%) e alla digitalizzazione dei processi produttivi (39,2%). Le difficoltà sono meno marcate in ambiti come Data management (30,9%) e Sostenibilità ambientale/Energy management (28,9%).

Le informazioni sulla destinazione degli addetti a specifiche aree si arricchisce, in ultimo, con il dato riguardante la quota di questi impegnata in compiti di ricerca e sviluppo, dettaglio che sarà esaminato più avanti nel paragrafo dedicato all'innovazione.

2.7 Il mercato aftermarket, il primo impianto e altri mercati

Dai dati raccolti dalla rilevazione statistica “Barometro Aftermarket”, condotta dal Gruppo Componenti Anfia su base mensile, si rileva che il mercato dei ricambi automotive ha registrato nel 2024 una variazione finale complessiva del fatturato pari al +2,4% rispetto all’anno precedente. Trattasi della quarta variazione annuale positiva consecutiva, con l’incremento più marcato riscontrato nel secondo trimestre (+6,3%), più contenuto nel primo (+2,3%) e nel quarto (+1,1%), mentre nel terzo trimestre dell’anno è stata registrata una leggera flessione (-0,3%). Gli aumenti più significativi sono stati rilevati per i componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%), per i componenti elettrici ed elettronici (+6,3%) e per i componenti motore (+5,6%).

FIGURA 2.22 QUOTA DI IMPRESE PER TIPOLOGIA DI MERCATO. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Al confronto con la passata indagine dell’Osservatorio, si è ridotta leggermente la quota degli operatori nel mercato aftermarket (il 65% delle imprese della componentistica contro il 67% della precedente rilevazione) avvicinandosi all’incidenza riscontrata nel periodo 2021-2022, nonché quella delle imprese che derivano dal mercato dei ricambi oltre la metà dei ricavi (il 23% a fronte del 27% del 2023); similmente, è scesa anche la parte di fatturato medio derivante dal settore dei ricambi, pari al 25% del totale (era il 29% nel 2023 e del 27% nell’anno precedente). In considerazione della specializzazione, ben il 91% degli specialisti aftermarket ha realizzato su questo mercato almeno la metà del proprio fatturato, con un’impresa su due che vi lavora in forma esclusiva. In via complementare, il primo impianto ha coinvolto, invece, quasi l’85% delle imprese e nuovamente ha visto aumentare la quota di operatori esclusivi di questo mercato (il 28% a fronte del 25% del 2023). La componentistica viene presa in considerazione come fornitrice oltre che dei mercati del primo impianto e del ricambio, anche, in forma distinta, del settore del motorsport - con il 18% delle imprese (erano il 20% nel 2023) - e del mercato dei servizi per la mobilità (sistemi telematici, infrastrutture di ricarica ad uso pubblico e privato), che si consolida con una quota di imprese pari al 7%.

2.8 Rapporti della filiera con il gruppo Stellantis, Iveco e gli altri principali clienti

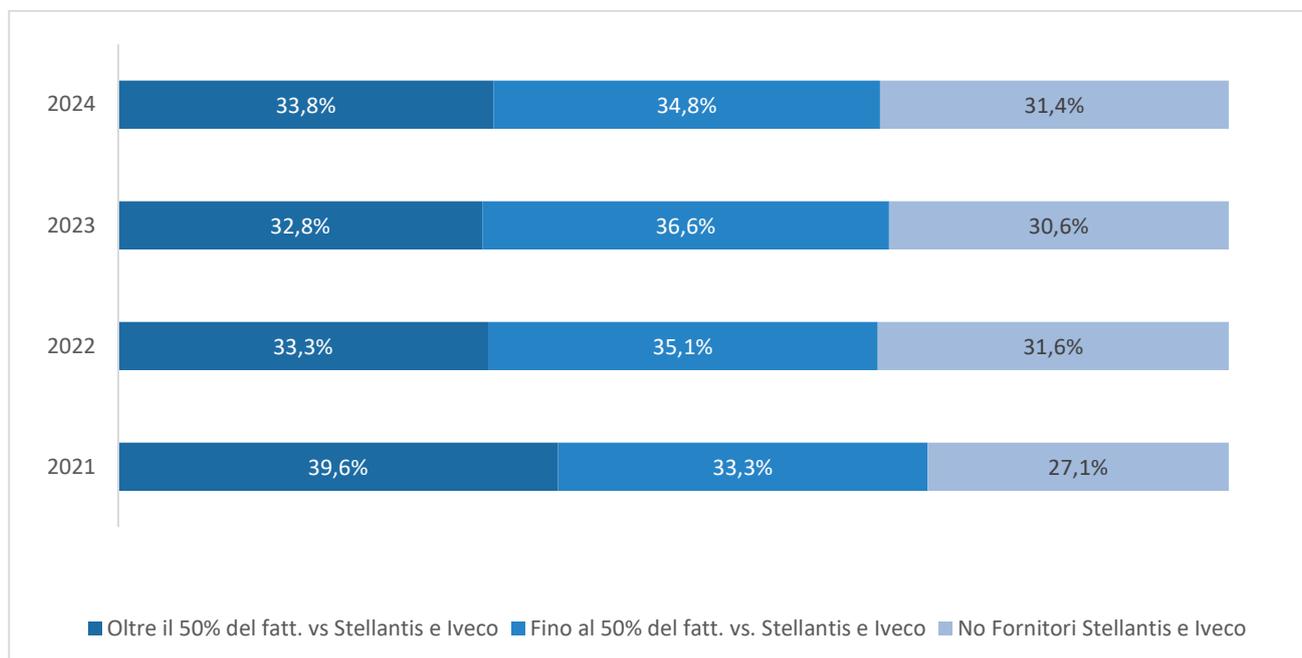
Le relazioni commerciali della filiera automotive italiana con Stellantis e Iveco sono da sempre state oggetto di monitoraggio da parte dell'Osservatorio, al fine di comprendere il grado di dipendenza della componentistica italiana da tali gruppi.

Se nel tempo la rilevazione ha messo in luce un progressivo affrancamento, benché con notevoli differenze regionali, a partire dallo stretto legame con il cluster piemontese, i dati raccolti negli anni recenti hanno manifestato una sostanziale stabilizzazione delle relazioni commerciali della filiera con Stellantis e Iveco.

Per il gruppo Stellantis il 2024 è stato un anno difficile, chiuso con risultati finanziari negativi; in particolare, i ricavi netti, pari a 156,9 miliardi di euro, sono stati in calo del -17% rispetto al 2023 e l'utile netto (5,5 miliardi di euro) del 70%, spingendo l'impresa a rafforzare la transizione verso prossime generazioni di prodotti. Iveco Group ha chiuso invece il 2024 con ricavi attestati a 15,289 miliardi di euro pari a una diminuzione del -4,3%, a fronte di un aumento del 47% dell'utile netto, attestatosi a 394 milioni di euro¹⁸.

Senza soluzione di continuità della serie storica, pure nella presente edizione dell'Osservatorio, i rapporti di fornitura delle imprese della componentistica sono stati presi in considerazione monitorando Stellantis unitamente ad Iveco¹⁹, con richiami alle relazioni commerciali con i due gruppi in modo separato.

FIGURA 2.23 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE A GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO. ANNI 2021-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

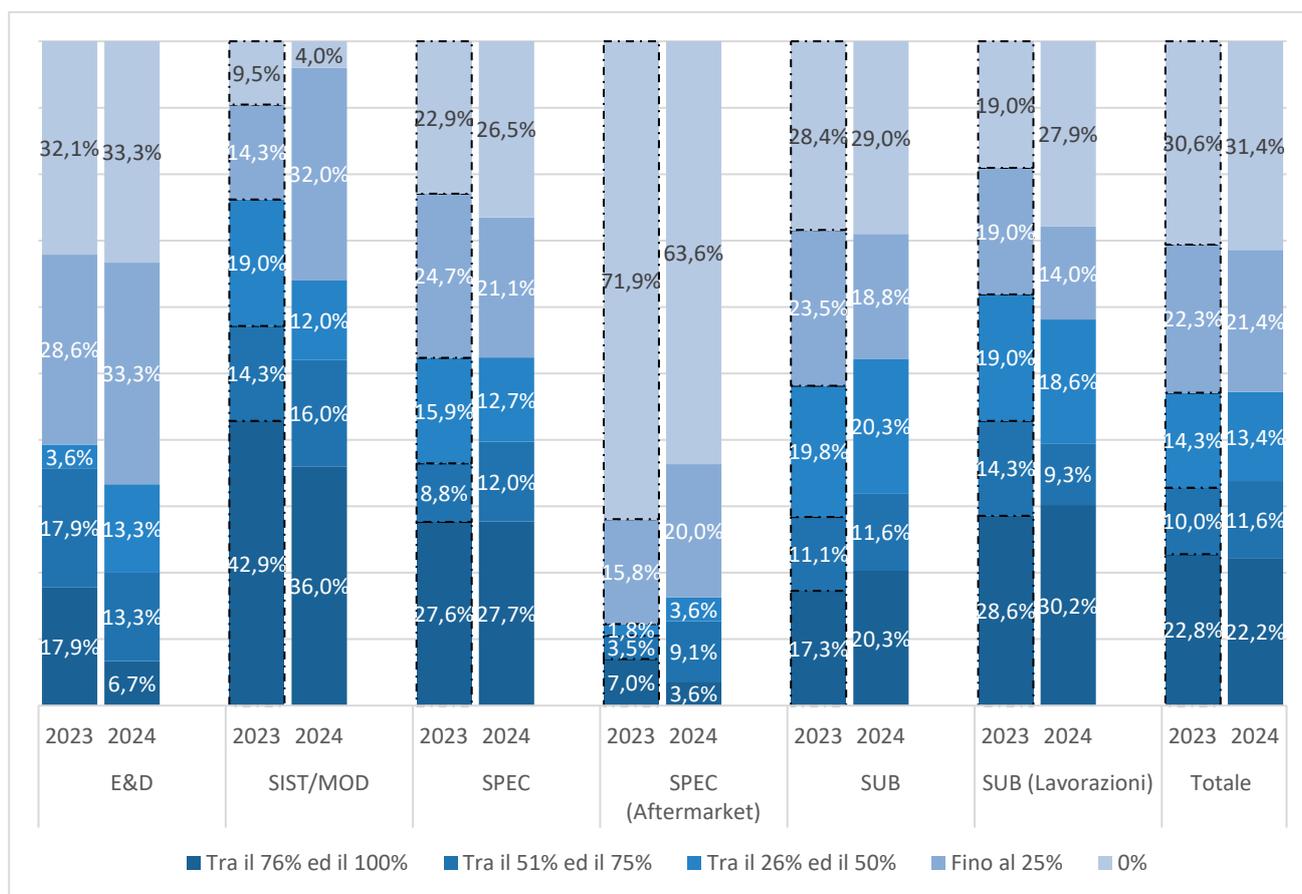
¹⁸ Comunicati stampa di Stellantis del 26 febbraio 2025 e di Iveco Group del 27 febbraio 2025.

¹⁹ Dal 3 gennaio 2022 Iveco opera come società indipendente a seguito dello Spin-off da Cnh Industrial.

Nel 2024 si è assestata la quota di operatori che dichiarano di avere Stellantis e/o Iveco, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è stata rilevata pari al 68,6% (era il 69,4% nel 2023 e il 68,4% nel 2022, mentre in precedenti edizioni ha superato il 70%²⁰).

Nel triennio 2022-2024, dopo un periodo di progressiva riduzione, è altresì pressoché stazionario il peso degli operatori che hanno realizzato da transazioni commerciali con Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari: è passato dal 39,6% del 2021 al 33,3% del 2022, per arrivare al 33,8% del 2024, mentre a diminuire di 2 punti percentuali rispetto al 2023 è il gruppo di imprese il cui fatturato dipende in misura minoritaria da tali vendite.

FIGURA 2.24 RIPARTIZIONE DELLE IMPRESE PER QUOTE DI FATTURATO DA VENDITE AI GRUPPI STELLANTIS E/O IVECO PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNI 2023 E 2024



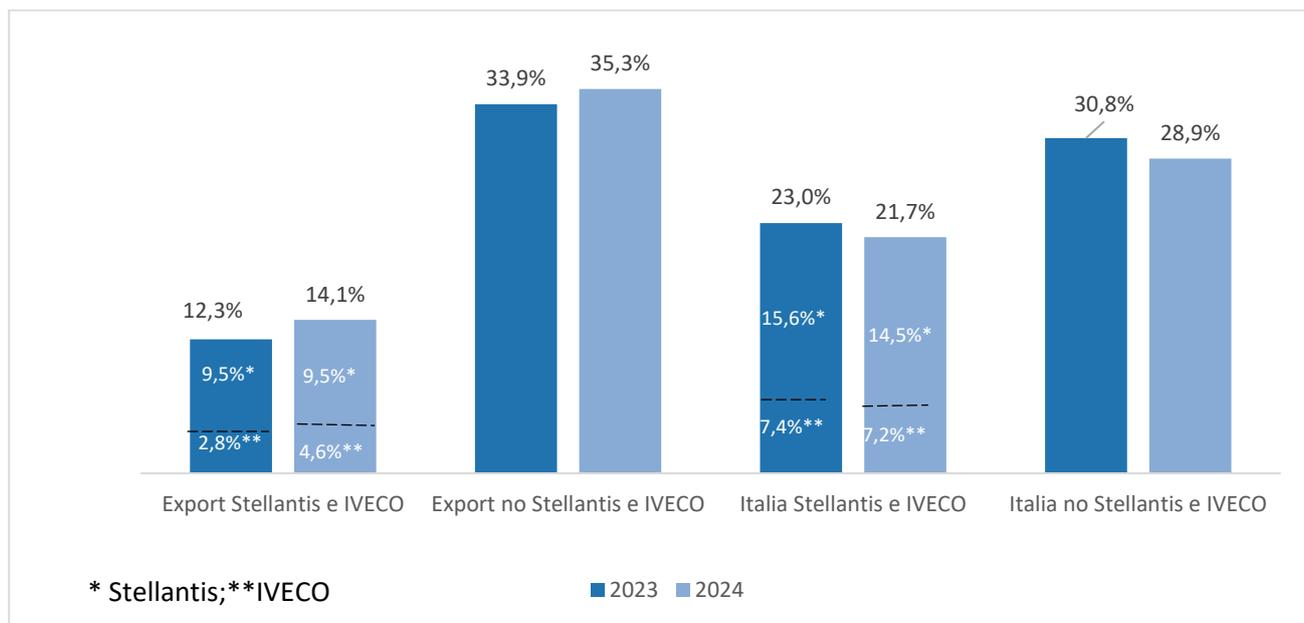
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Si riscontra che la quota di imprese con fatturato prodotto in misura maggioritaria da commesse verso Stellantis/Iveco è relativamente esigua per gli specialisti aftermarket e gli E&D, di rilievo per gli specialisti, i subfornitori, compresi quelli delle lavorazioni, e del tutto superiore alla media campionaria per i modulist e sistemisti (il 52%).

²⁰ Il peso del gruppo Stellantis per gli anni antecedenti al 2021, quando è avvenuta la fusione paritetica di FCA e PSA, è stato definito sommando le vendite a FCA e quelle al gruppo PSA.

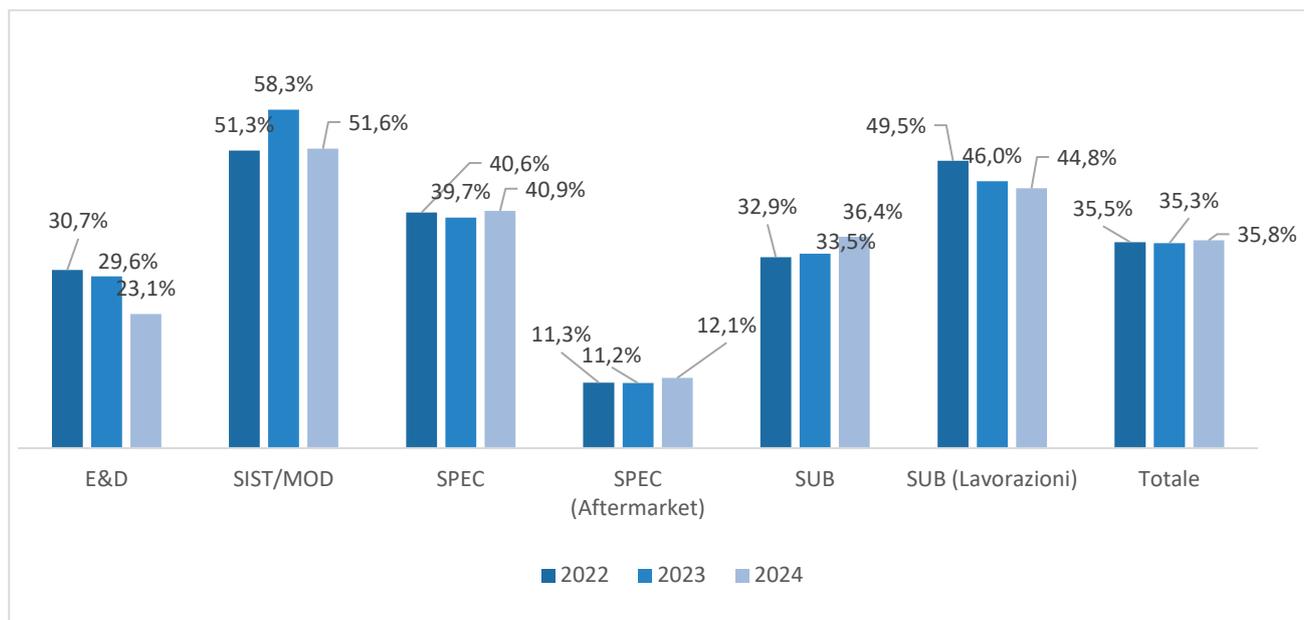
Quanto all'altro indicatore della dipendenza da Stellantis/Iveco, rappresentato dalla quota di fatturato medio generato da vendite ai due gruppi, dopo la drastica riduzione rilevata nel 2022 (circa meno 5 punti percentuali rispetto al 40,7% del 2021), si è riscontrata nell'ultimo triennio una stazionarietà (35,8%, a fronte del 35,3% e del 35,5% rispettivamente del 2023 e del 2022). Tuttavia, alla crescita della quota media di fatturato sui mercati esteri, passata dal 12,3% al 14,1%, dovuta soprattutto alle vendite a Iveco, si contrappone la riduzione sul mercato domestico dal 23,0% del 2023 al 21,7%.

FIGURA 2.25 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO PER CLIENTE FINALE. ANNI 2023 E 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

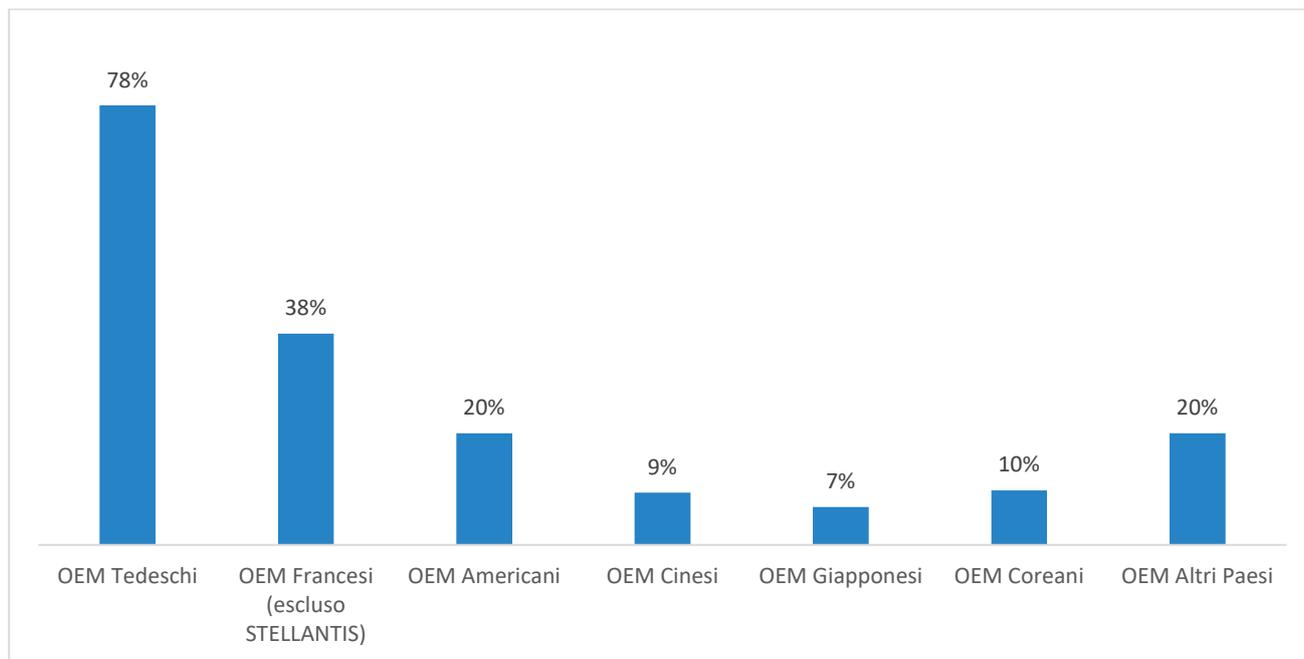
FIGURA 2.26 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO VERSO STELLANTIS E IVECO PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2022-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

L'incidenza dei ricavi che originano da vendite a costruttori o fornitori di altri assemblatori diversi dai gruppi Stellantis e Iveco, è pari invece, in media, al 64,2% sul totale delle vendite; i rapporti commerciali sono attivati prevalentemente con OEM tedeschi, definiti quali principali clienti dal 78% dei fornitori²¹; seguono gli OEM francesi (escluso Stellantis), quelli americani e le case automobilistiche asiatiche, in particolare i costruttori coreani, quelli cinesi e, con un peso degno di nota, quelli giapponesi.

FIGURA 2.27 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Anche nella presente edizione, l'11% delle imprese ha dichiarato di avere rapporti di fornitura con costruttori che si dedicano alla produzione pressoché esclusiva di veicoli alimentati solo da energia elettrica; se le relazioni commerciali con costruttori cinesi riguardavano nel 2023 un'impresa su tre, tale percentuale sale nel 2024 a quasi il 50% (i più citati, BYD e NIO). Tesla in particolare (19 citazioni) e poi Rivian, Polestar e Lucid Motors si confermano invece i fornitori non cinesi maggiormente citati.

In particolare, per quanto riguarda le imprese che hanno rapporti di fornitura con costruttori cinesi di veicoli elettrici, i principali aspetti evidenziati dal confronto con tali Case auto sono la richiesta di un ciclo di sviluppo prodotto molto più rapido rispetto ai tradizionali OEMs, nonché la richiesta di maggiore enfasi sugli aspetti di innovazione, a cui segue la negoziazione commerciale particolarmente impegnativa, inclusi gli aspetti di tutela della proprietà intellettuale.

²¹ Gruppo di fornitori al netto dei componentisti che generano da vendite a Stellantis e/o Iveco il 100% dei ricavi. Sono escluse le imprese che non sono state in grado di identificare il cliente finale in termini di nazionalità della MNE.

2.9 Internazionalizzazione

Nel 2024 le esportazioni italiane di merci hanno registrato un lieve calo in valore rispetto all'anno precedente, con un ammontare complessivo pari a 623,5 miliardi di euro e una variazione negativa dello 0,4%²². Questo andamento riflette in particolare una contrazione delle vendite nei mercati dell'Unione Europea (-1,9%), solo parzialmente compensata dalla crescita dell'export verso i mercati extra-UE (+1,2%)²³. Tra i fattori che hanno inciso maggiormente su questa dinamica negativa vi è la sfavorevole congiuntura economica della Germania²⁴, che ha registrato una flessione delle importazioni dall'Italia del 5%, colpendo in particolare i comparti italiani della metallurgia, della meccanica e dei mezzi di trasporto, inclusi gli autoveicoli. La crisi del settore manifatturiero tedesco — attribuibile all'aumento dei costi energetici, alla debolezza della domanda globale di beni e alla crisi dell'automotive — ha avuto un effetto diretto sulla domanda di prodotti italiani, contribuendo significativamente al rallentamento dell'export nazionale.

Dal punto di vista settoriale, la flessione dell'export nel 2024 è stata significativamente influenzata dalla contrazione delle vendite di autoveicoli, che hanno registrato una diminuzione del 16,7% su base annua. In relazione all'ambito di osservazione specifico, si segnala inoltre una riduzione del 4,9% nella categoria "parti e accessori per autoveicoli e relativi motori"²⁵, a conferma del rallentamento generalizzato che ha interessato l'intera filiera della componentistica automobilistica.

Secondo i dati dell'Osservatorio, nel 2024 si assiste a un incremento della quota di imprese esportatrici, che passa dal 79,4% all'84,0% rispetto al campione dell'anno precedente. Parallelamente, cresce anche la quota di fatturato del settore automotive generata dalle esportazioni, che sale dal 46,2% al 49,4% sul totale del campione, raggiungendo il 58,8% se si considera il solo gruppo delle imprese esportatrici. Tuttavia, come si rileverà nel prosieguo del paragrafo, il quadro relativo all'andamento del fatturato derivante dall'export non risulta favorevole.

TABELLA 2.5 ANDAMENTO DI ALCUNI INDICATORI DELL'EXPORT DELLE IMPRESE RISPONDENTI. ANNI 2022-2024

	% imprese esportatrici	% fatturato automotive riconducibile all'export
2022	80,7%	46,0%
2023	79,4%	46,2%
2024	84,0%	49,4%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nello specifico, come già sottolineato lo scorso anno, tra i più orientati all'export si sono distinti i sistemisti e i modulist, con una presenza sui mercati esteri nell'88% dei casi e un'incidenza media del fatturato internazionale pari al 57%, insieme agli specialisti, attivi all'estero nell'86% dei casi e con una quota media del 48%. Tuttavia, in questa edizione, il primato spetta ai subfornitori, tra i quali il 90% esporta, generando il 52% del proprio fatturato fuori dai confini nazionali. Va però sottolineato che, nonostante l'ampia diffusione

²² Nel 2024, il peso delle esportazioni italiane di merci sull'export mondiale è stato pari al 3,0%. Fonte: ISTAT, Banca dati Coeweb

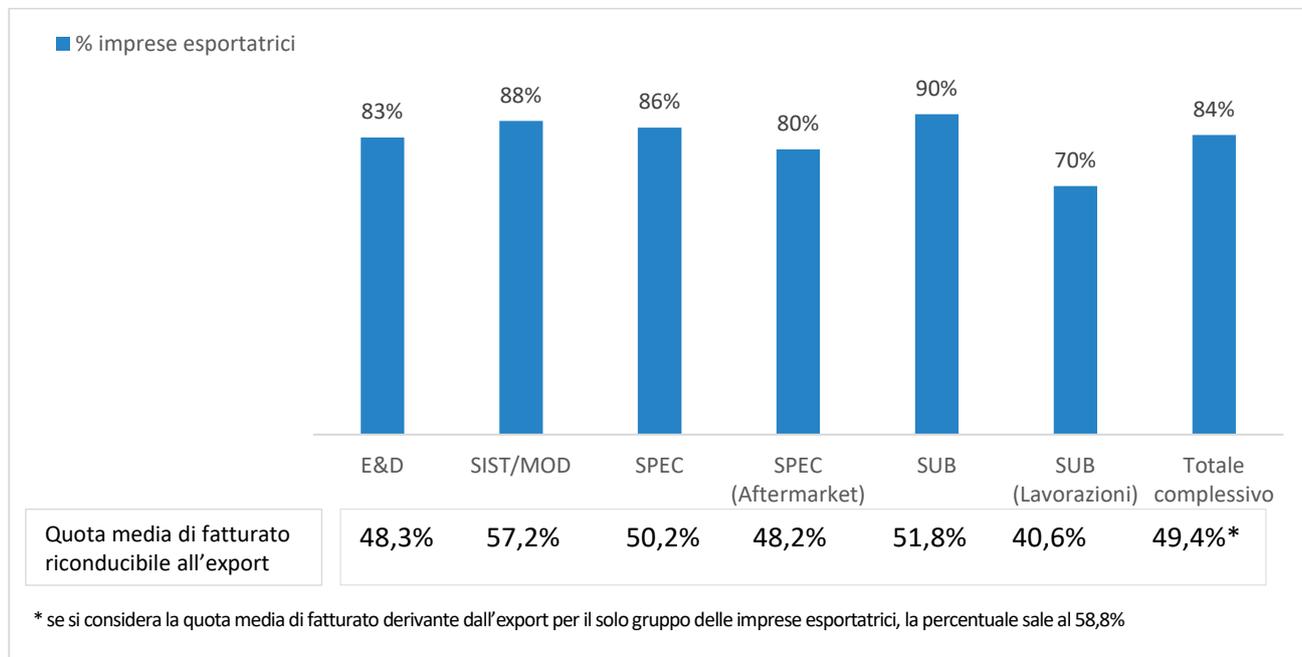
²³ Fonte: Osservatorio Economico - Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

²⁴ La Germania rappresenta il primo paese di destinazione dell'export italiano, con una quota dell'11,4% delle esportazioni totali. Fonte: Osservatorio Economico - Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

²⁵ I dati qui menzionati differiscono da quelli citati nel capitolo "Scenari globali dell'industria automotive" in quanto fanno riferimento alla Classificazione delle attività economiche ATECO 2007.

dell'export, questa categoria presenta il grado di intensità più basso tra tutte le tipologie di fornitura, presentando il minor numero di imprese che realizza all'estero oltre la metà dei ricavi complessivi.

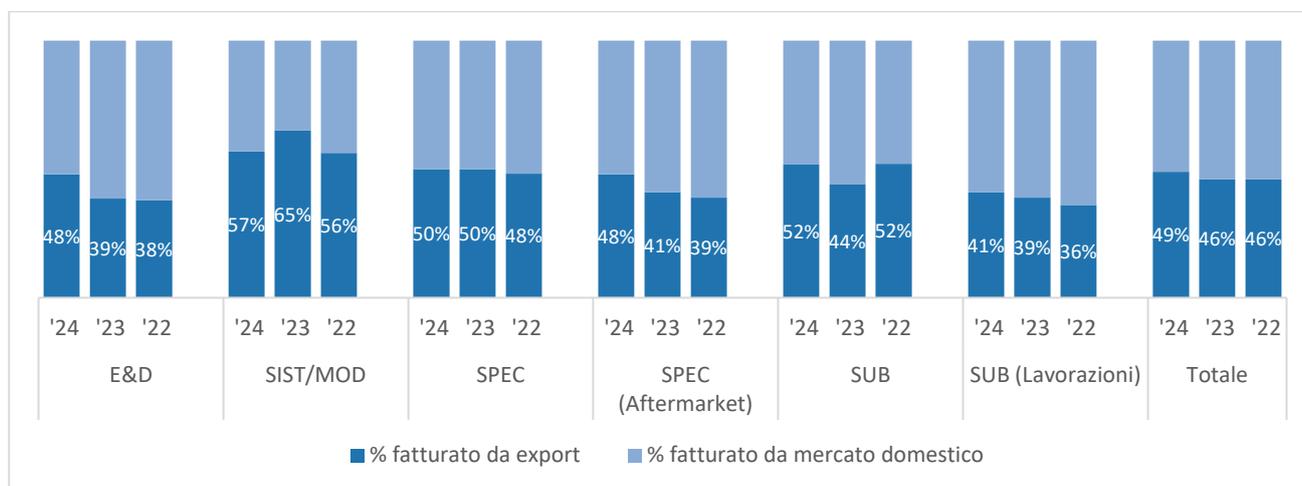
FIGURA 2.28 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT E PERCENTUALE DELLE IMPRESE ESPORTATRICI PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Rispetto agli anni precedenti, nel 2024 l'unico calo rilevante riguarda i sistemisti/modulisti, la cui quota di fatturato da export scende di 8 punti percentuali, mentre tutte le altre categorie mostrano andamenti in crescita o sostanzialmente stabili. L'aumento più marcato si registra per gli E&D e per i subfornitori la cui quota media era, rispettivamente, del 39% e del 44% nel 2023.

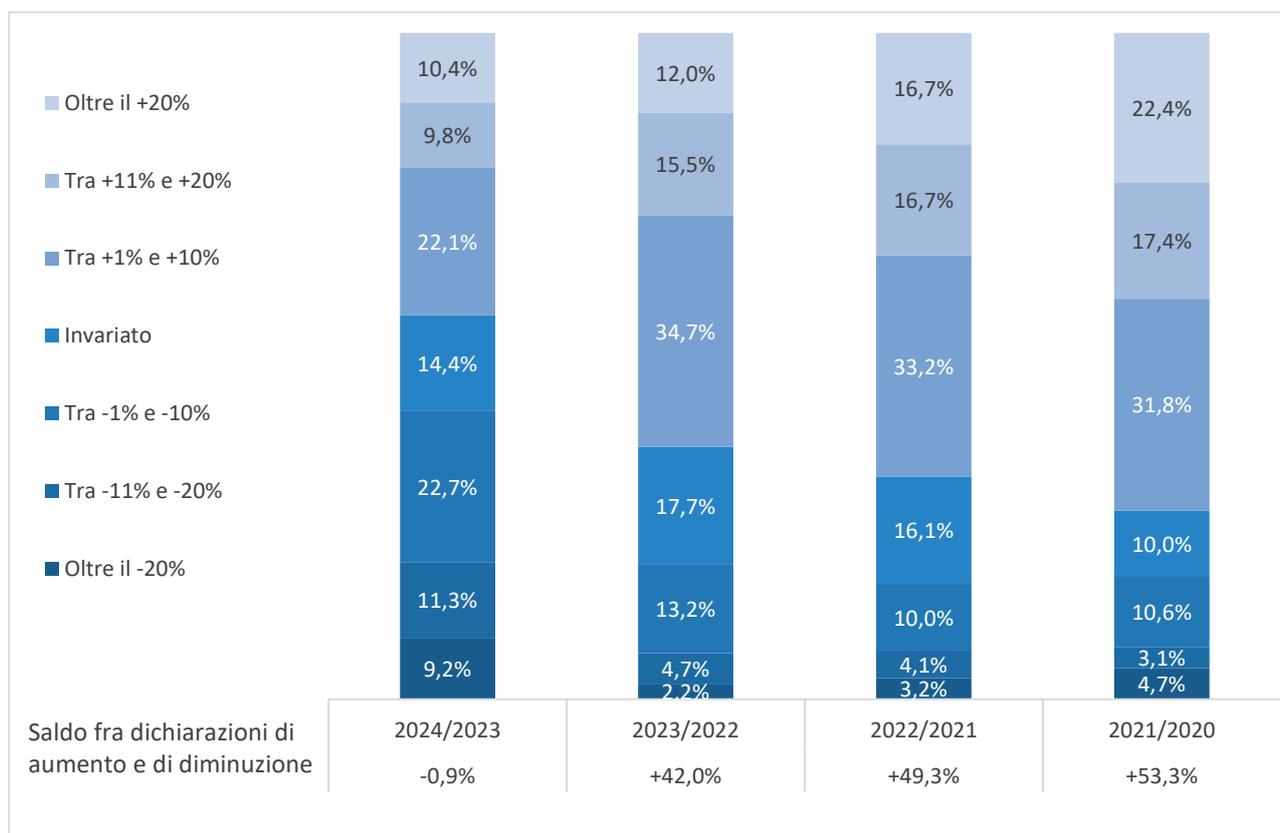
FIGURA 2.29 QUOTA MEDIA DI FATTURATO RICONDUCEBILE ALL'EXPORT PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNI 2022-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Seppure la percentuale di imprese esportatrici e la quota media di ricavi riconducibile all'export risultino in aumento rispetto agli anni precedenti, il 2024 segna un netto peggioramento della dinamica delle vendite oltre confine. La quota di imprese che dichiara una contrazione del fatturato estero raggiunge il 43,3%, più del doppio rispetto al 2023 (20,1%) e in forte incremento rispetto agli anni precedenti. Al contempo, le fasce di crescita si riducono sensibilmente: gli aumenti tra +1% e +10% scendono al 22,1% (dal 31–34% del triennio precedente), mentre le variazioni positive più ampie (oltre +20%) calano drasticamente, dal 22,4% al 10,4%. A conferma del mutato contesto, il saldo tra dichiarazioni di aumento e diminuzione passa da +53,3% nel 2021 a -0,9% nel 2024, evidenziando una inversione di tendenza.

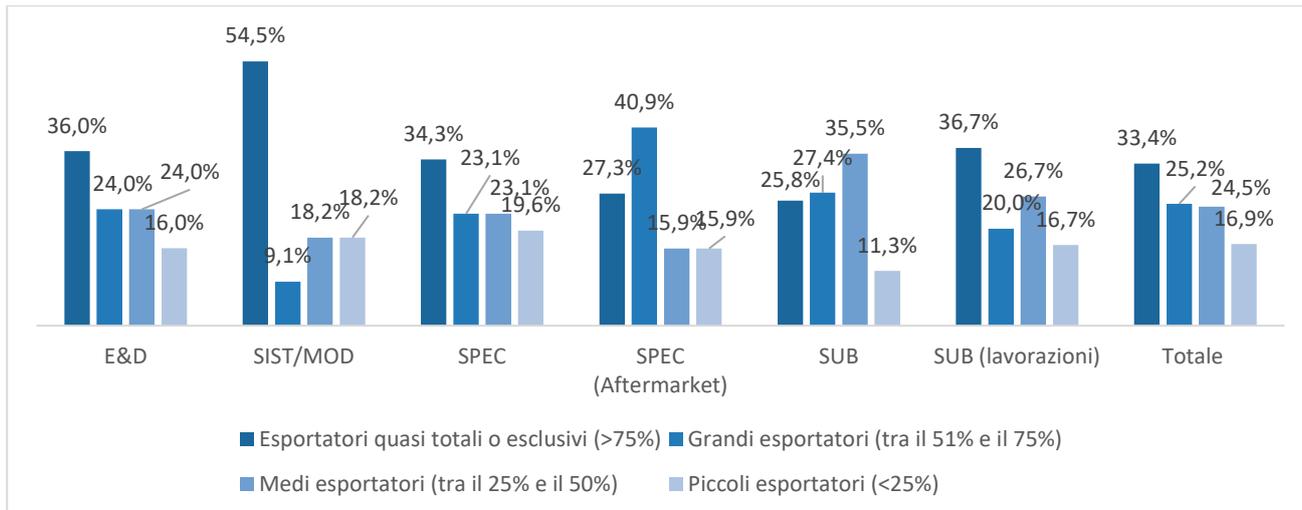
FIGURA 2.30 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FASCE DI VARIAZIONE ANNUALE DEL FATTURATO ESTERO. ANNI 2021-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nel complesso, il 33,4% delle imprese esporta in misura quasi totale o esclusiva (ricavando dall'estero oltre il 75% del fatturato), il 25,2% è tra i grandi esportatori (con ricavi esteri fra il 51 e il 75%), il 24,5% tra i medi (25–50%) e il 16,9% tra i piccoli (<25%). Fra le diverse categorie, i sistemisti e modulisti emergono nettamente: oltre la metà (il 54,5%) rientra tra gli esportatori quasi totali, un valore superiore di oltre 20 punti percentuali rispetto alla media. Gli specialisti aftermarket si distinguono per l'incidenza dei grandi esportatori (il 40,9%) mentre i subfornitori risultano i più diffusi all'estero, ma con un'intensità più moderata.

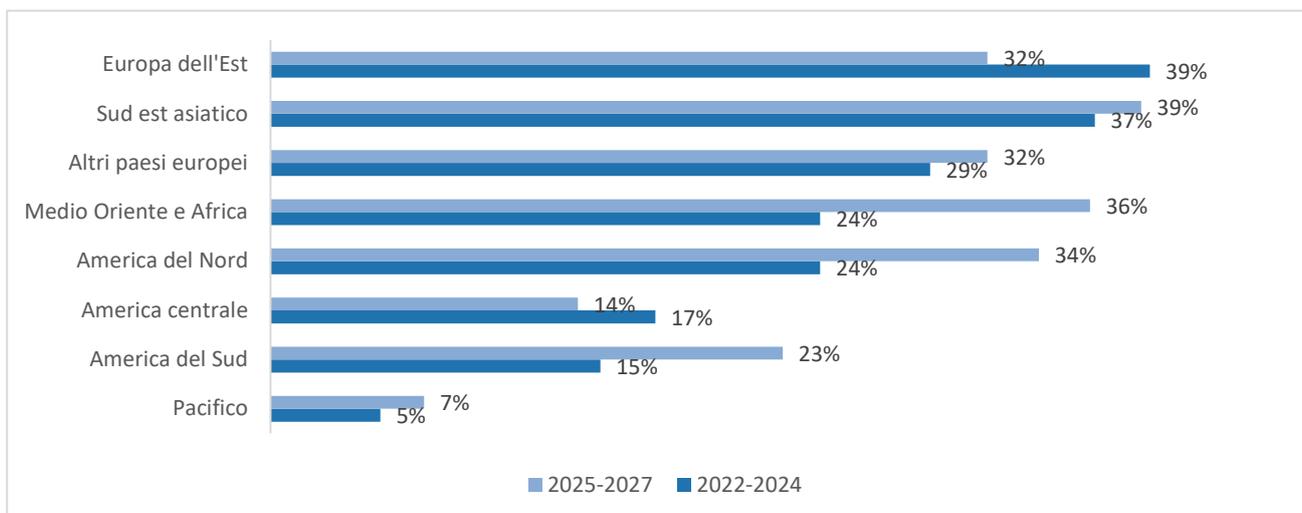
FIGURA 2.31 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER INTENSITÀ DELL'EXPORT E PER CATEGORIA DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Infine, è stato chiesto alle imprese se avessero effettuato nel triennio 2022–2024 investimenti produttivi all'estero (come insediamenti produttivi, accordi di produzione, joint venture, ecc.) e/o se intendessero effettuarli nel periodo 2025–2027. Il 12,4% dei rispondenti ha dichiarato un orientamento verso investimenti di questo tipo. Nel triennio 2022–2024, l'area più attrattiva è risultata l'Europa dell'Est, indicata dal 39% delle imprese che hanno effettuato investimenti, seguita dal Sud Est Asiatico (il 37%) e da altri paesi europei (il 29%). Tuttavia, per il triennio 2025–2027, le priorità appaiono differenti: il Sud Est Asiatico conquista il primo posto (il 39% delle imprese investitrici), seguito da Medio Oriente e Africa (il 36%) e dall'America del Nord (il 34%) mentre l'interesse per l'Europa dell'Est si attenua. Nel complesso, emerge un orientamento crescente verso aree extra-europee, in particolare verso i mercati emergenti del Sud Est Asiatico e del Medio Oriente, a conferma di una strategia di diversificazione geografica degli investimenti produttivi nel medio periodo.

FIGURA 2.32 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE CHE HANNO INVESTITO O PREVEDONO DI INVESTIRE ALL'ESTERO IN TERMINI DI PRODUZIONE NEI TRIENNI 2022-2024 E 2025-2027



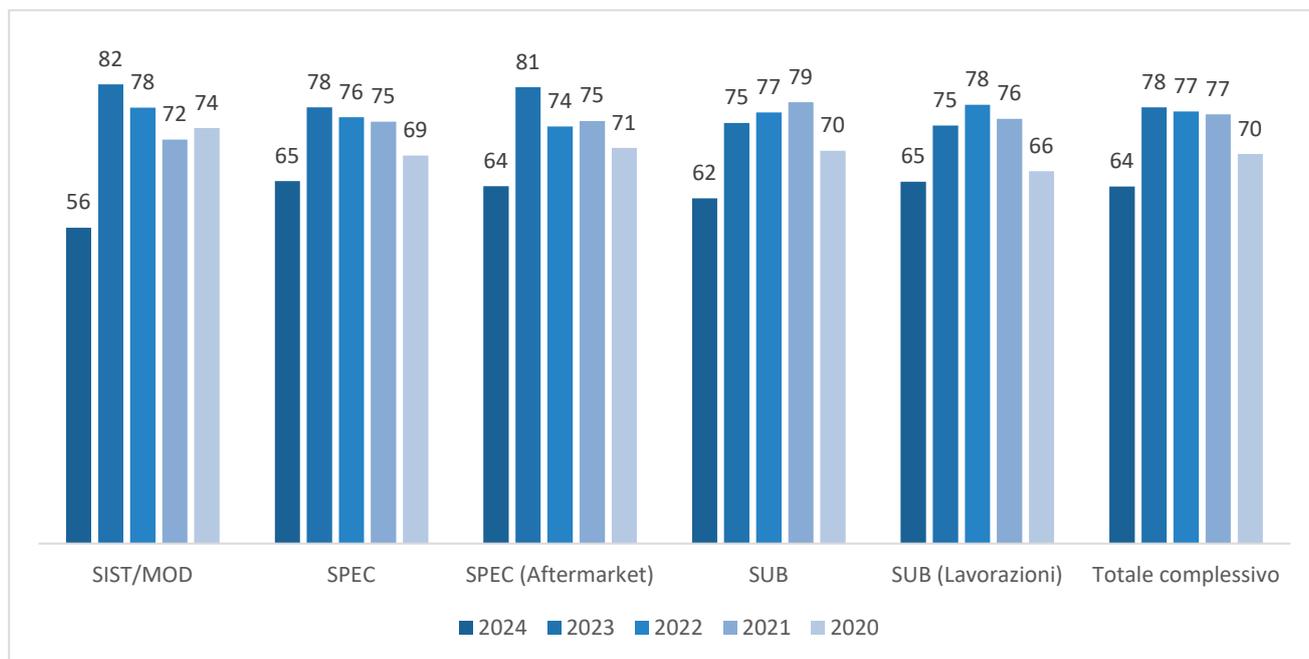
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.10 La saturazione della capacità produttiva

Il livello di saturazione degli impianti rappresenta un importante parametro per valutare quanto le imprese siano in grado di utilizzare efficacemente le proprie risorse produttive, a maggior ragione in uno scenario quale quello attuale, segnato da profonde trasformazioni geopolitiche e da una rapida evoluzione del mercato globale. Questo indicatore è influenzato da vari fattori, tra cui la domanda di mercato, le innovazioni tecnologiche, le criticità nella supply chain, le normative ambientali e le strategie di investimento, che incidono sulla capacità di adattamento delle imprese e sull'effettivo impiego delle risorse disponibili.

Nel 2024 il grado di utilizzo degli impianti complessivo del settore della componentistica automotive è sceso drasticamente al 63,7%, un valore significativamente inferiore rispetto agli anni precedenti. Dopo una fase di stabilità tra il 2021 e il 2023 — con livelli pari a 77%-78% — il 2024 segna un'inversione di tendenza netta, riportando la saturazione produttiva a valori persino inferiori a quelli registrati nel 2020, anno particolarmente critico a causa della crisi pandemica. La contrazione interessa tutte le categorie di fornitura, ma è particolarmente accentuata nel segmento dei sistemisti/modulisti, che passa da una saturazione dell'82% nel 2023 ad appena il 56% nel 2024, evidenziando una forte sottoutilizzazione della capacità installata.

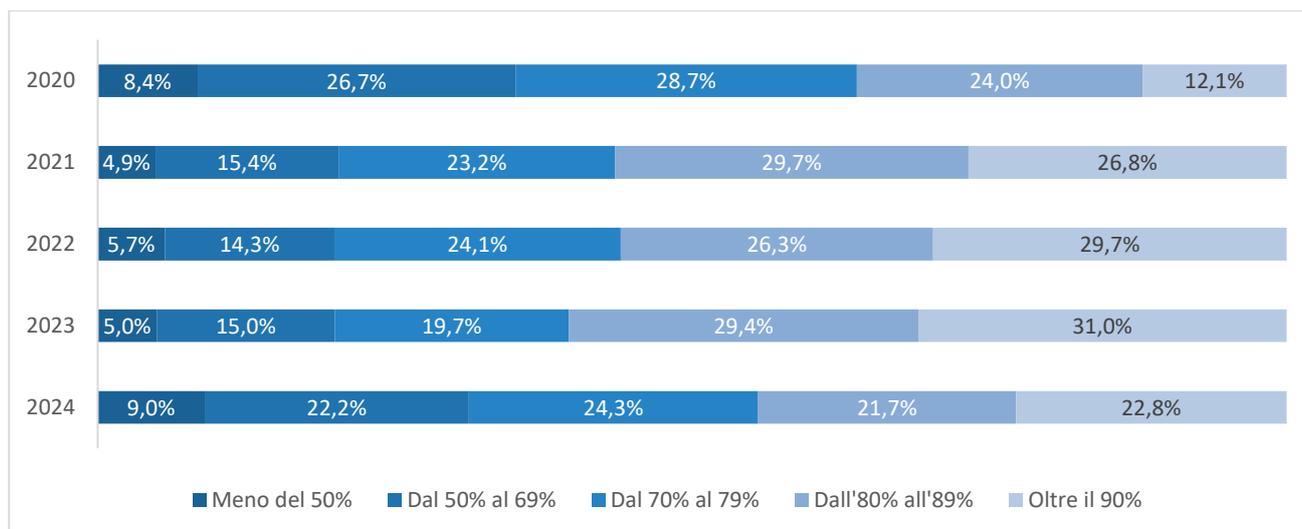
FIGURA 2.33 QUOTA DI SATURAZIONE MEDIA DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA PER CATEGORIE DI FORNITORI (% VALORI). ANNI 2020-2024 (VALORI %)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Entrando nel dettaglio, nel 2024 la quota con utilizzo inferiore al 50% è salita al 9%, rispetto al 5% riscontrato lo scorso anno. Parallelamente, diminuisce il numero di imprese che operano ad alta capacità: quelle con saturazione oltre il 90% passano dal 31% del 2023 al 23% nel 2024. Dopo un trend positivo negli anni precedenti, si nota quindi un incremento delle fasce intermedie e basse, a indicare un utilizzo meno proficuo degli impianti.

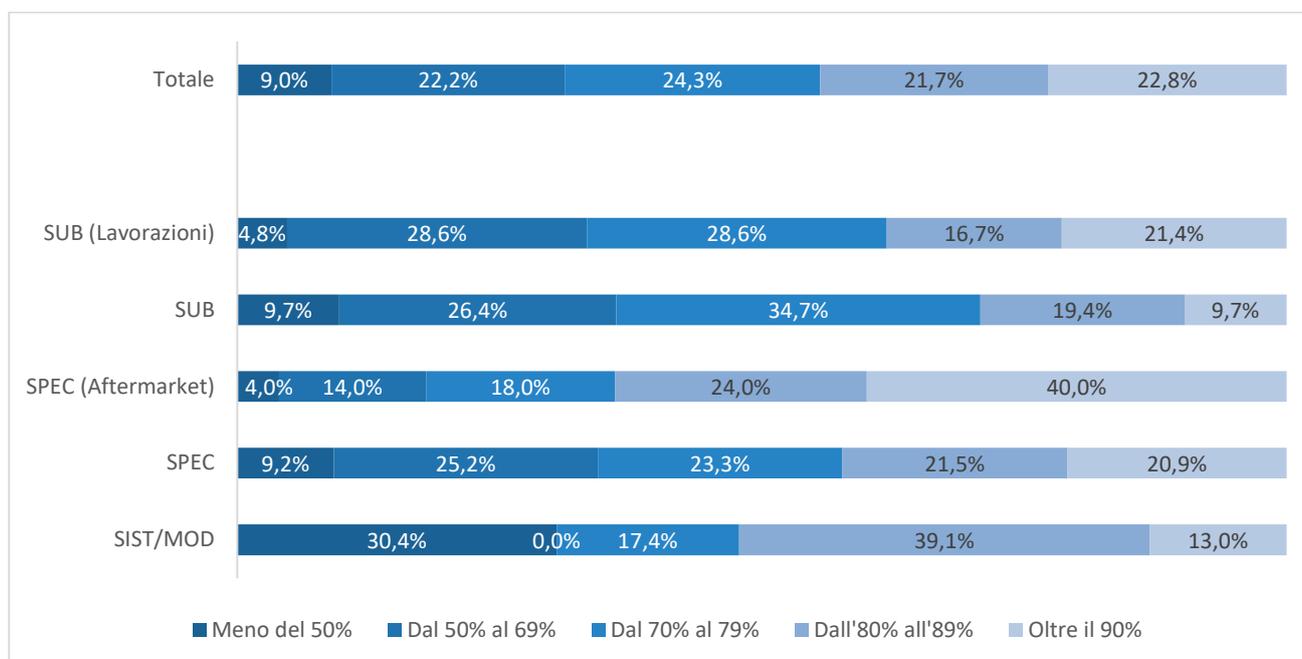
FIGURA 2.34 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA. ANNI 2020-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Gli specialisti dell’aftermarket evidenziano i migliori livelli di saturazione produttiva: il 40% delle imprese opera con un coefficiente di utilizzo superiore al 90%, seguiti dai subfornitori delle lavorazioni e dagli specialisti. Il segmento dei sistemisti e modulist presenta invece una notevole eterogeneità, con una quota significativa di imprese in sottoutilizzo e una concentrazione nella fascia 80–89%, a fronte di una limitata presenza nella piena saturazione.

FIGURA 2.35 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSI DI SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

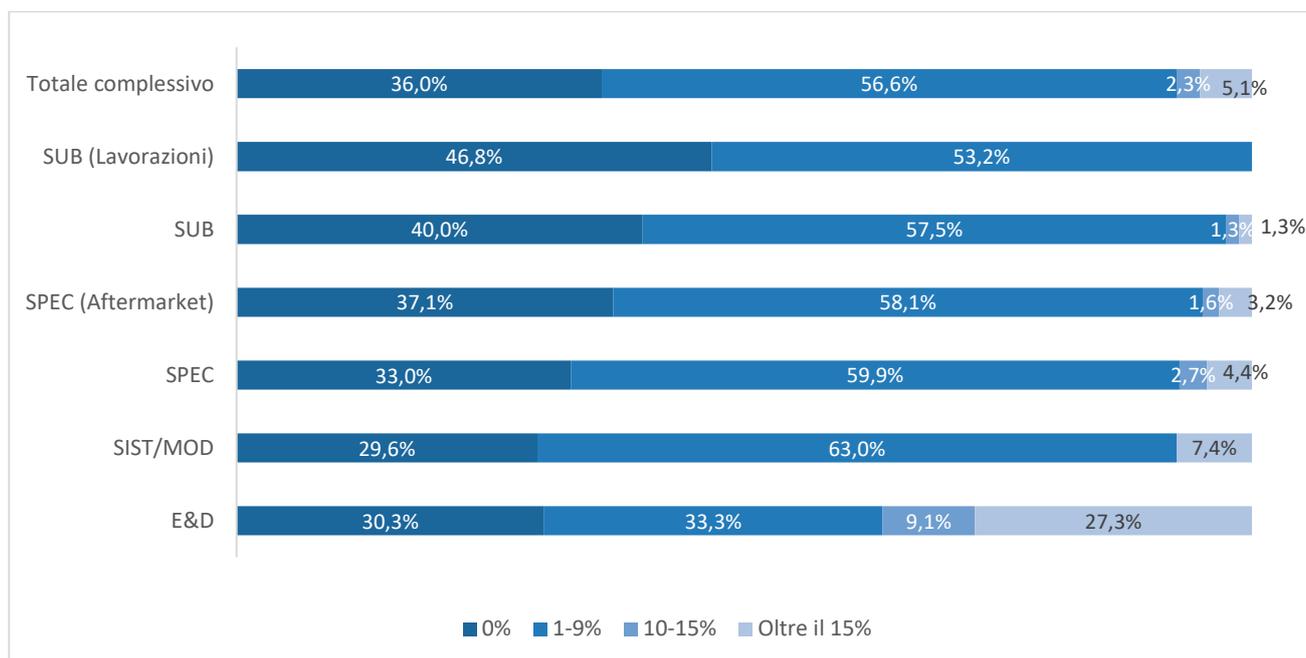
2.11 Innovazione e collaborazioni fra imprese

Nel quadro delle grandi trasformazioni di ordine tecnologico, normativo e di mercato che stanno interessando la componentistica automotive, l'innovazione costituisce un elemento chiave per la competitività delle imprese e analizzarne lo sviluppo – in termini di investimenti, competenze, diffusione e impatti lungo la filiera – consente di rilevarne l'andamento e comprenderne la direzione.

I risultati dell'Osservatorio indicano un andamento pressoché costante dell'attività innovativa realizzata rispetto al 2023, seppure con una lieve flessione di alcuni indicatori, quali gli investimenti in R&S e la presenza di addetti ad essa dedicati e con alcuni cambiamenti nelle forme di innovazioni apportate. Del resto, sia per le strategie di prodotto attuate sia per quelle previste nel triennio a venire, emerge una minore spinta rispetto al passato verso iniziative di innovazione di tipo radicale.

Nel 2024, il 64,0% delle imprese ha investito in attività di Ricerca e Sviluppo (era il 66% del 2023). La tendenza negativa risulta costante dal 2020, quando la quota era pari al 69%. Nel gruppo dei componentisti che non investe in R&S (il 36,0%), i valori più elevati si riscontrano tra i subfornitori (il 40,0%) e, in particolare, tra quelli specializzati nelle lavorazioni (il 46,8%). L'intervallo di spesa più frequente è compreso tra l'1% e il 9% del fatturato, coinvolgendo il 56,6% delle imprese, con una maggiore incidenza tra i sistemisti e modulist (il 63,0%). Gli investimenti più consistenti - superiori al 15% - restano marginali (il 5,1% del totale delle imprese), ma assumono un peso rilevante nella categoria degli Engineering & Design (il 27,3%).

FIGURA 2.36 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO INVESTITO IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024

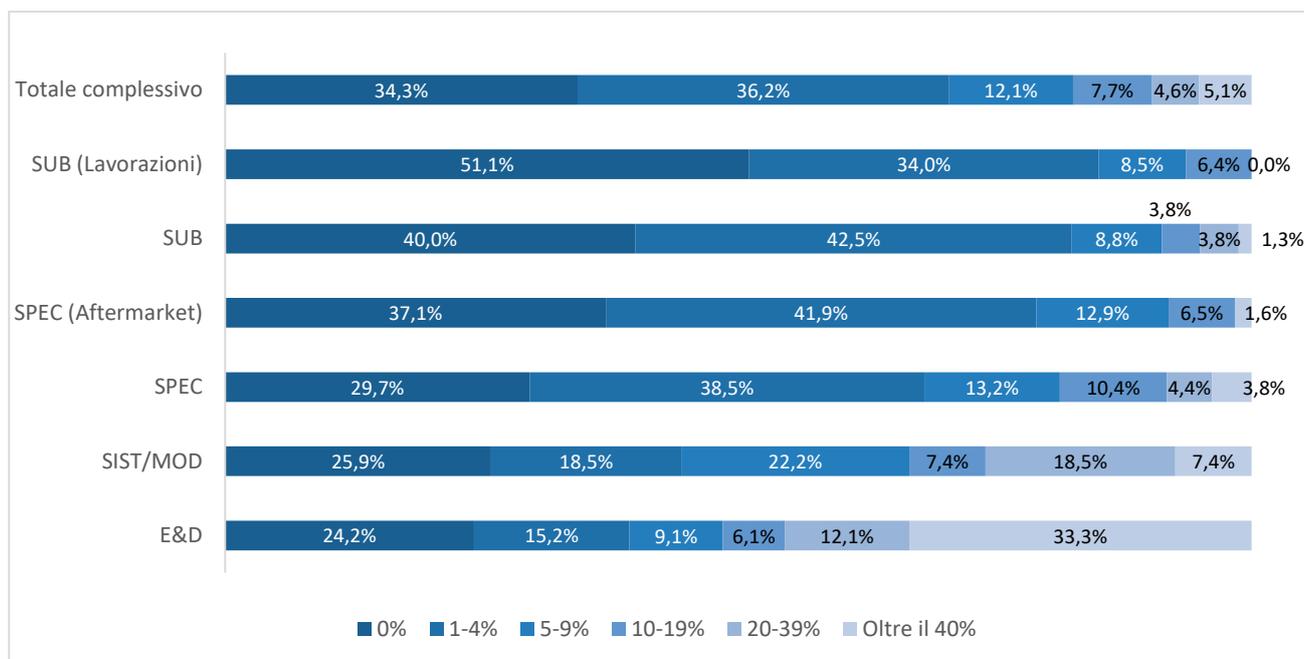


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In leggera discesa la quota di imprese che ha addetti impiegati in ricerca e sviluppo, pari al 66% a fronte del 68% del 2023. La maggior parte delle imprese (il 56,6%) impiega tra l'1% e il 9% del personale in R&S, mentre solo il 5,1% supera la soglia del 10%. Tra le categorie, spiccano gli E&D, con il 76% del personale coinvolto e un terzo delle imprese che supera il 15% di addetti in R&S. Anche i fornitori di sistemi e moduli mostrano

un'intensità superiore alla media, con il 74,1% del personale dedicato, sebbene in calo rispetto all'83% dell'anno precedente. Al contrario, le categorie di subfornitori e le attività delle lavorazioni risultano marginalmente coinvolte, con quote molto basse nelle fasce superiori e una netta prevalenza nelle percentuali più contenute.

FIGURA 2.37 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER CLASSE DI ADDETTI IMPIEGATI IN R&S PER CATEGORIE DI FORNITORI. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

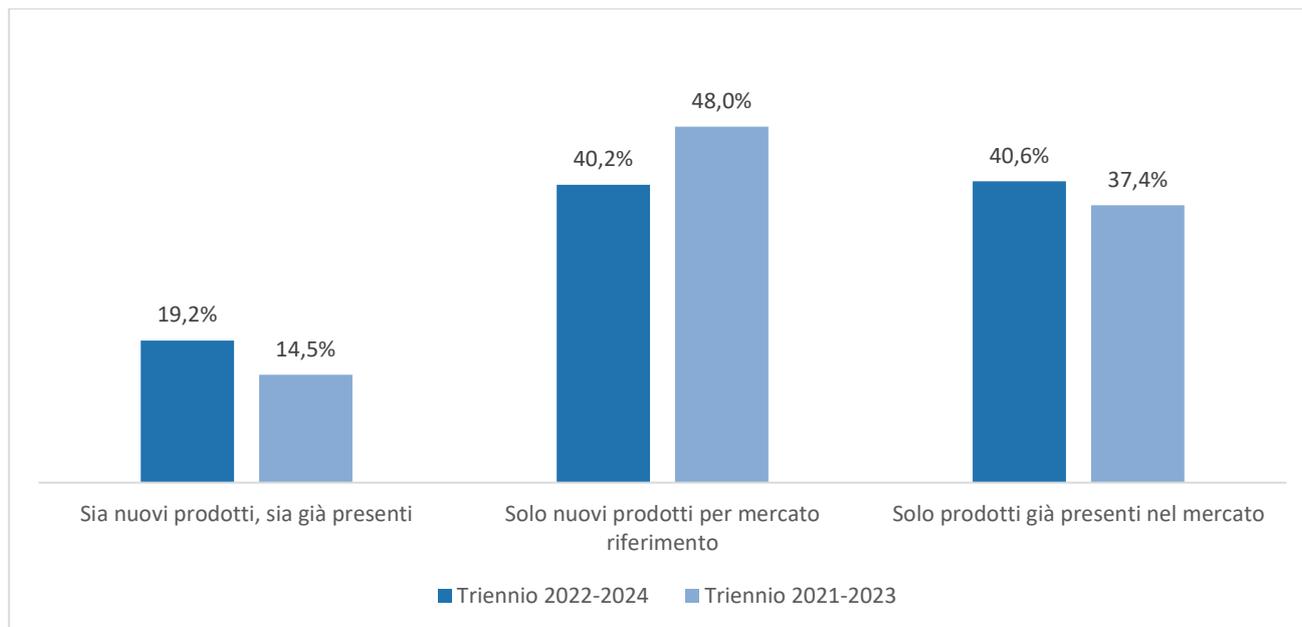
Complessivamente, le imprese che dichiarano di aver introdotto sul mercato almeno un prodotto nuovo o un'innovazione di processo²⁶ nel triennio 2022-2024 sono il 79%, a fronte dell'80% dell'edizione precedente. Si consolida la percentuale di imprese che ha depositato brevetti nello stesso periodo, che passa dal 18% al 19%. In entrambi i casi, i valori si confermano prossimi a quelli osservati nell'ultimo quinquennio.

Innovazioni di prodotto sono state introdotte dal 54% delle imprese rispondenti, in linea con quanto rinvenuto nella precedente rilevazione. Tra queste il 40,2% ha introdotto esclusivamente nuovi prodotti per il mercato di riferimento dell'impresa, mentre il 40,6% ha innovato solo prodotti già presenti; il rimanente 19,2% dei componentisti ha effettuato entrambe le innovazioni. Il confronto con il triennio 2021-2023 mostra un aumento delle imprese che si sono focalizzate su innovazioni incrementali e, parallelamente, una diminuzione di quelle orientate esclusivamente a prodotti completamente nuovi per il proprio settore di riferimento.

²⁶ Nell'intero paragrafo la citazione "prodotti/processi nuovi" comprende, implicitamente, anche quelli 'significativamente migliorati'. Nello specifico:

- per "innovazione di prodotto" si intende l'introduzione sul mercato di un prodotto nuovo o significativamente migliorato in termini di caratteristiche tecniche e funzionali, uso di materiali e componenti, prestazioni, facilità d'uso, etc.;
- per "innovazione di processo" si intende l'adozione di un processo (processo di produzione, sistema logistico, metodo di distribuzione di prodotti o altre attività di supporto alla produzione) nuovo o significativamente migliorato.

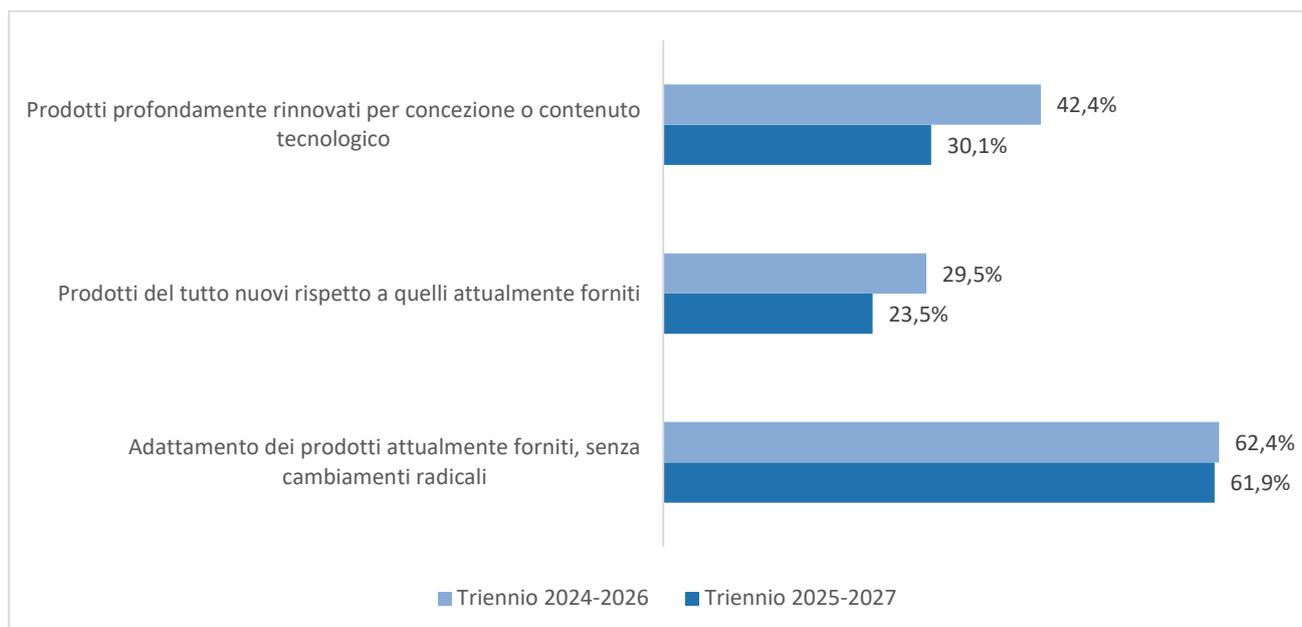
FIGURA 2.38 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TIPOLOGIA DI INNOVAZIONE DI PRODOTTO. TRIENNI 2022-2024 E 2021-2023



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Guardando ai piani di innovazione futuri e concentrandosi sulle scelte relative al settore automotive, il 72% delle imprese ritiene di porre in atto almeno una strategia di prodotto nel triennio 2025-2027, prefigurandola principalmente come un adattamento di quanto già fornito, senza cambiamenti radicali, nel 62% delle opzioni. La riprogettazione profonda dal punto di vista concettuale o tecnologico è prevista dal 30% a fronte del 24% che punta a soluzioni del tutto nuove rispetto alla precedente offerta.

FIGURA 2.39 INNOVAZIONI DI PRODOTTO PREVISTE NEL TRIENNIO 2025-2027 NEL SETTORE AUTOMOTIVE PER TIPOLOGIA DI INTERVENTO (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Mentre le innovazioni di prodotto si sono mantenute stabili, si registra un leggero calo nelle innovazioni di processo, che passano dal 72% al 70% pur mantenendosi, anche in questo caso, su valori in linea con il passato. In relazione all'area di intervento, le imprese hanno dichiarato di essersi focalizzate maggiormente sulle innovazioni dei processi produttivi (il 56% le ha introdotte), seguite da interventi di sviluppo nelle attività di supporto (la metà), mentre la trasformazione tecnologica nei processi logistici è risultata limitata.

TABELLA 2.6 TIPOLOGIA DI INNOVAZIONI DI PROCESSO INTRODOTTE. ANNO 2024

Tipologia	si	no
a) Processi di produzione tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati)	56%	44%
b) Sistemi di logistica, metodi di distribuzione o di fornitura all'esterno di semilavorati, prodotti o servizi tecnologicamente nuovi (o significativamente migliorati)	22%	78%
c) Attività di supporto ai processi di produzione nuove (o significativamente migliorate) concernenti la gestione degli acquisti, le attività di manutenzione, la gestione dei sistemi informatici e amministrativi, le attività contabili	50%	50%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In riferimento alle modalità di realizzazione delle attività di R&S, nel 2024 l'innovazione di prodotto è stata principalmente sviluppata internamente, rappresentando, la ricerca in-house, il 69,9% del totale, al pari della scorsa rilevazione, con percentuali particolarmente elevate tra sistemisti e modulisti (il 78,9%) ed E&D (il 76,2%).

Le collaborazioni con altre imprese contribuiscono per il 21,0%, con picchi tra i subfornitori (il 30,8%) e gli specialisti dell'aftermarket (il 28,6%). La soluzione di adattare prodotti sviluppati da terzi incide per il 4,6% mentre resta basso il ricorso a imprese o istituzioni esterne (il 2,7%). Per l'innovazione di processo, la R&S interna riguarda il 65,2% delle imprese – in aumento rispetto al recente passato –, con un massimo fra gli E&D (81,0%).

Le collaborazioni interaziendali, in calo rispetto al 2023, pesano maggiormente rispetto all'innovazione di prodotto, raggiungendo il 26,8%, con un picco fra gli specialisti dell'aftermarket (il 37,8%), così come l'outsourcing, che contribuisce per il 3,5%. Per entrambe le tipologie di innovazione, risultano residuali, e in tendenziale diminuzione nell'ultimo triennio, le collaborazioni con altre istituzioni (l'1,8% per quella di prodotto e l'1,7% per quella di processo).

TABELLA 2.7 SOGGETTO CHE HA SVILUPPATO L'INNOVAZIONE DI PRODOTTO E DI PROCESSO PER CATEGORIA DI FORNITORI (% SULLE IMPRESE INNOVATRICI). ANNO 2024

SOGGETTO		E&D	SIST/ MOD	SPEC	SPEC Aftermarket	SUB	SUB (lavoraz.)	Totale
DI PRODOTTO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	76,2%	78,9%	75,0%	60,0%	59,0%	66,7%	69,9%
	- in collaborazione con altre imprese	19,0%	5,3%	17,7%	28,6%	30,8%	22,2%	21,0%
	- in collaborazione con altre istituzioni	0,0%	5,3%	1,0%	2,9%	2,6%	0,0%	1,8%
	- adattando/modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	4,8%	5,3%	2,1%	5,7%	7,7%	11,1%	4,6%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,0%	5,3%	4,2%	2,9%	0,0%	0,0%	2,7%
Totale		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
DI PROCESSO	L'impresa stessa:							
	- (in house R&S)	81,0%	66,7%	63,7%	59,5%	63,8%	69,0%	65,2%
	- in collaborazione con altre imprese	9,5%	27,8%	29,0%	37,8%	24,1%	20,7%	26,8%
	- in collaborazione con altre istituzioni	0,0%	0,0%	2,4%	2,7%	0,0%	3,4%	1,7%
	- adattando/modificando prodotti sviluppati da altre imprese/istituzioni	9,5%	5,6%	1,6%	0,0%	5,2%	0,0%	2,8%
	Altre imprese o istituzioni (outsourced R&S)	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	6,9%	6,9%	3,5%
Totale		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

A completamento del tema sull'innovazione, in questa edizione è stata inserita una domanda al fine di indagare il livello di applicazione dell'Intelligenza Artificiale nelle imprese. Il 59,9% ha dichiarato che al momento l'IA non è ancora applicata nei propri processi o prodotti, evidenziando una diffusione ancora limitata.

Tuttavia, il 20,0% prevede di sperimentare o applicare questa tecnologia entro i prossimi tre anni, segnalando un interesse futuro. Solo il 13,9% è attualmente in fase di sperimentazione, mentre la fase di industrializzazione e utilizzo pieno è ancora marginale, rispettivamente pari al 2,7% e 3,4%.

FIGURA 2.40 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER LIVELLO DI APPLICAZIONE DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

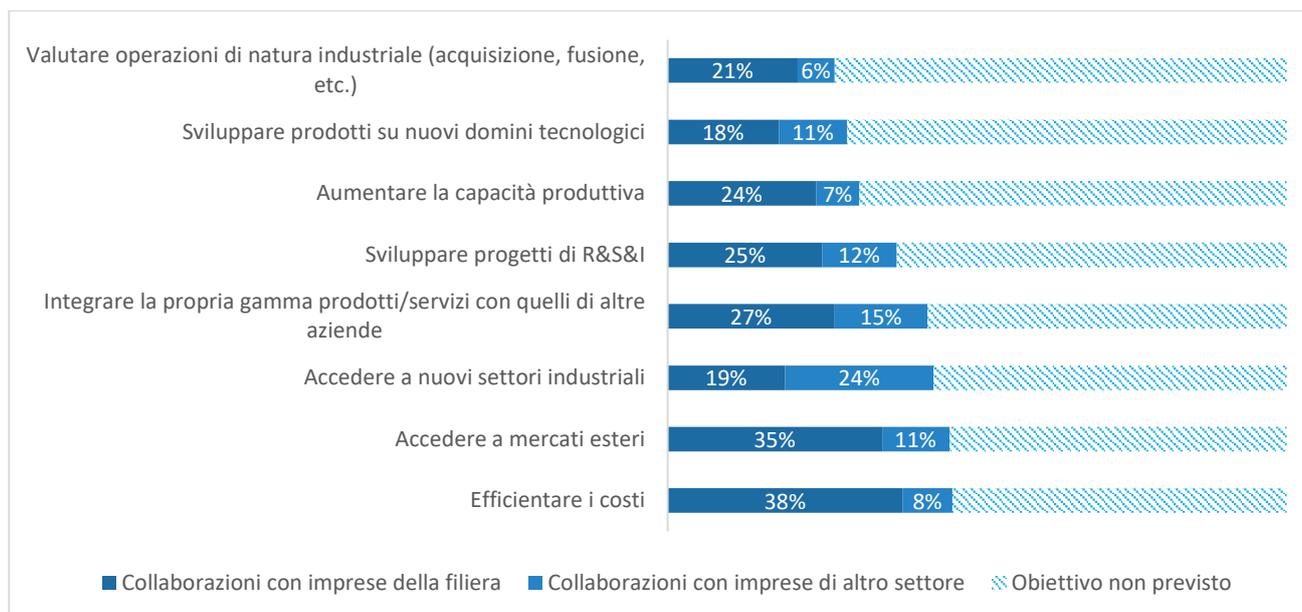
Alcune tendenze, anche specifiche relativamente ai diversi percorsi di innovazione, si evincono dall'analisi delle risposte alla domanda riguardante le collaborazioni con altre imprese. Nel 2024, il 68% delle aziende dichiara di voler avviare o pianificare delle partnership, un dato in calo rispetto al 75% registrato nel 2023.

In particolare, le dichiarazioni evidenziano una continuità con il passato riguardo ai driver ritenuti più rilevanti: efficientamento dei costi (il 46%), accesso a nuovi settori industriali (il 43%) e integrazione della gamma di prodotti/servizi (il 42%). Tutti e tre si mantengono su valori simili al 2023 e, in alcuni casi, superiori al 2022, segnalando priorità ormai consolidate. In questa edizione è stato inoltre proposto, tra i possibili obiettivi delle collaborazioni, l'accesso ai mercati esteri, scelta indicata nel 46% dei casi, a conferma della rilevanza strategica di questa finalità.

Risultano, invece, in calo le partnership orientate allo sviluppo di progetti di innovazione (il 37% rispetto al 45% del 2023), all'aumento della capacità produttiva (il 31% contro il 39% dell'anno precedente) e allo sviluppo di prodotti su nuovi domini tecnologici (il 29% a fronte del 32%), indicando un ridimensionamento di queste priorità rispetto agli anni passati.

Quanto all'ambito di ricerca dei partner, le imprese tendono a privilegiare collaborazioni all'interno della propria filiera di riferimento, con un'eccezione: quando l'obiettivo è entrare in nuovi ambiti industriali, la scelta ricade più frequentemente su realtà esterne al comparto. I cluster maggiormente propensi a sviluppare partnership risultano essere gli E&D, i subfornitori e gli specialisti dell'aftermarket. Per i primi due, le priorità si concentrano sull'accesso a nuovi settori industriali e sull'integrazione della propria gamma di prodotti, mentre per gli specialisti dell'aftermarket prevalgono esigenze legate all'incremento della capacità produttiva e all'efficientamento dei costi.

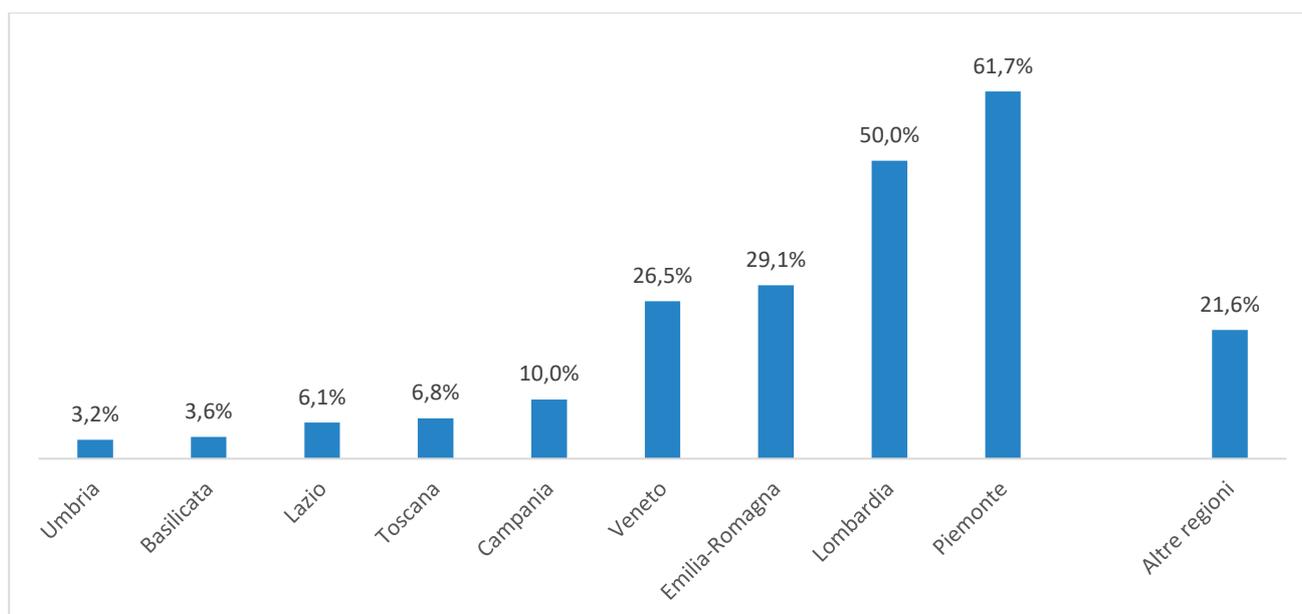
FIGURA 2.41 FINALITÀ DELLE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE POSTE IN ESSERE O PREVISTE (% IMPRESE). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nel complesso, emerge un quadro in cui le collaborazioni industriali si concentrano prevalentemente nelle regioni settentrionali a maggiore “vocazione automotive”, mentre al centro-sud si evidenzia una presenza più limitata. In particolare, il Piemonte (61,7%) e la Lombardia (50,0%) rappresentano i principali poli di riferimento, seguite da Emilia-Romagna (29,1%) e Veneto (26,5%).

FIGURA 2.42 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER FILIERE REGIONALI AI FINI DI COLLABORAZIONI DI NATURA INDUSTRIALE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNO 2024

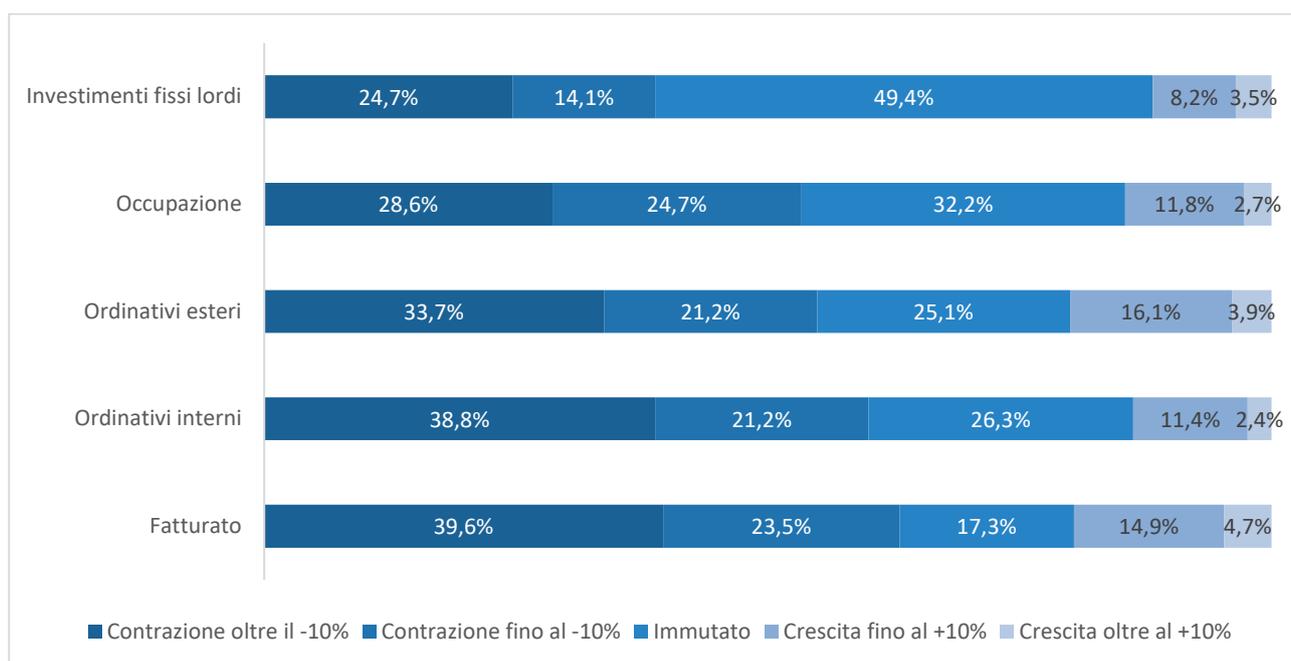


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.12 Prospettive e strategie d'impresa

Se le statistiche raccolte per il 2024 hanno palesato la situazione di complessità che la filiera della componentistica si è trovata ad affrontare, le attese per l'anno 2025 sono significativamente improntate al pessimismo per i vari indicatori economici rilevati; gli stessi sono in peggioramento rispetto a quanto emergeva in termini previsionali l'anno prima, a cominciare dal fatturato che è previsto nell'anno in corso in aumento da appena il 20% delle imprese e in riduzione dal 63%, con un saldo del -43%.

FIGURA 2.43 PREVISIONI PER IL 2025 RISPETTO AL 2024 CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE PER INDICATORI ECONOMICI (% IMPRESE)



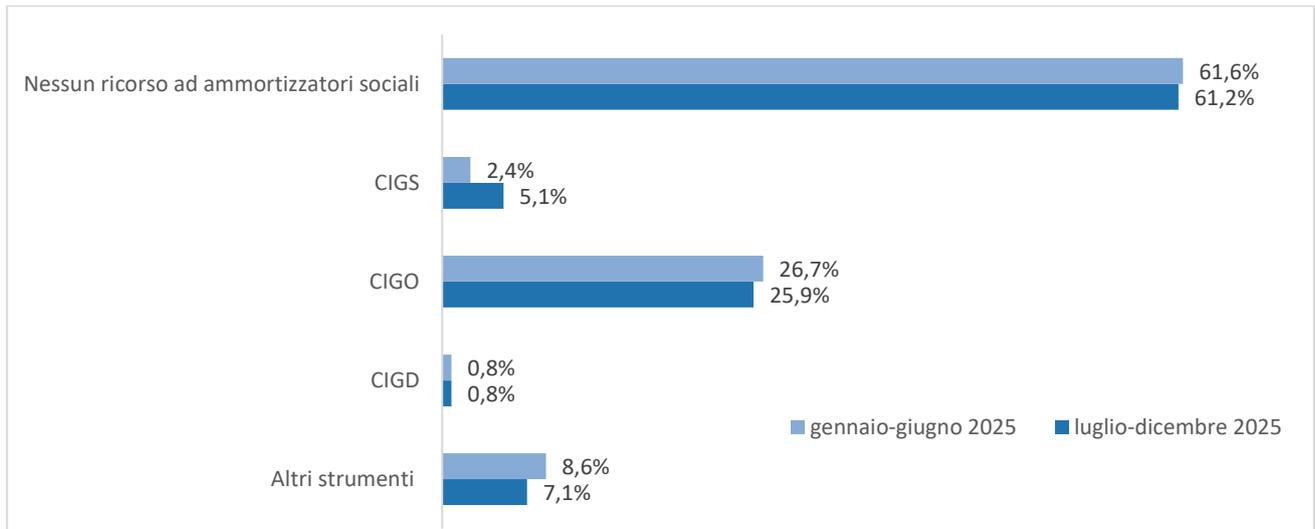
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Le maggiori difficoltà vengono avvertite soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 60% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -46%), ma anche per quanto riguarda le vendite sui mercati esteri il clima è sfavorevole (riduzione degli ordinativi esteri per il 55% degli operatori e saldo del -35%).

Un quadro preoccupante si evidenzia in specie sul fronte del lavoro: per il 53% si prospetta nell'anno la riduzione dell'occupazione, e in misura superiore al 10% per il 29% delle imprese. È una previsione in netto peggioramento rispetto a quella formulata nel 2024, quando le prospettive negative relative all'occupazione riguardavano il 33% degli operatori.

Del resto, già nel I semestre del 2025 il 38% delle imprese indagate è dovuta ricorrere ad ammortizzatori sociali, con ampio ricorso alla CIGO (cassa integrazione ordinaria, il 27% delle imprese). Nel periodo luglio-dicembre 2025 è previsto invece un incremento del ricorso alla CIGS (cassa integrazione straordinaria), che riguarderà il 5% dei componentisti.

FIGURA 2.44 QUOTA DI IMPRESE PER USO DI AMMORTIZZATORI SOCIALI NEI SEMESTRI DEL 2025

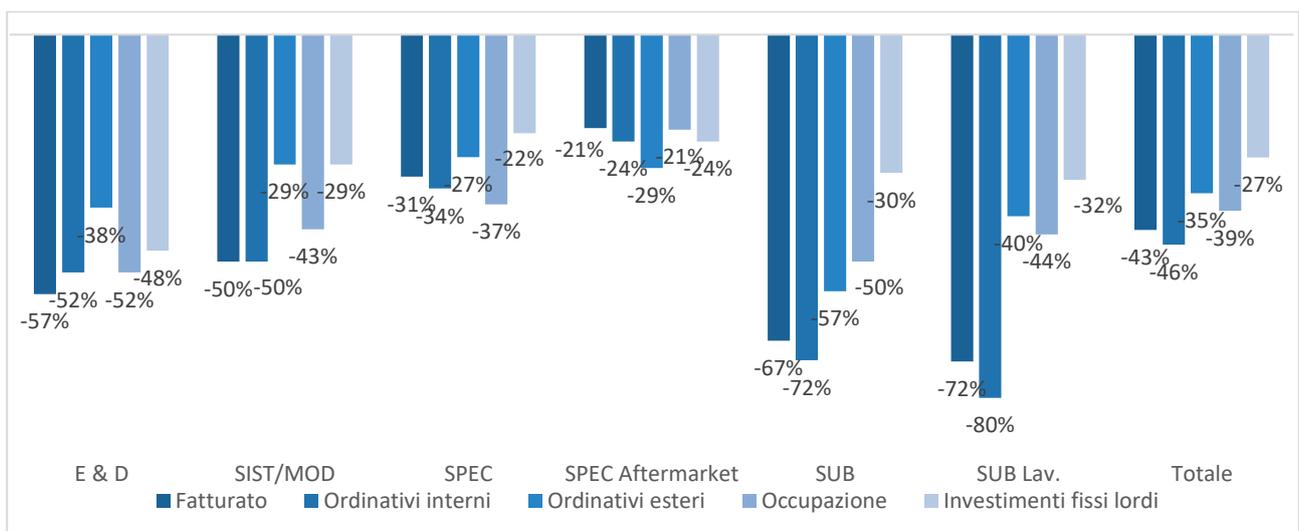


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Anche per gli investimenti fissi lordi, il saldo tra previsioni di crescita e di riduzione risulta marcatamente negativo, pari al -27%.

La condizione di preoccupazione e di incertezza tocca tutte le categorie di operatori. Previsioni sfavorevoli, ma meno cupe, si evidenziano per il gruppo degli specialisti dell'aftermarket. Per il secondo anno consecutivo gli ordinativi interni sono attesi in riduzione soprattutto da parte dei subfornitori, in particolare quelli delle lavorazioni, e dagli E&D; i primi sono anche la categoria che percepisce più avversità nel 2025 sui mercati esteri e che risulta in marcata difficoltà anche sul fronte occupazionale, insieme agli E&D. Quest'ultimo si mostra come il segmento più prudente nell'adozione di nuovi investimenti fissi.

FIGURA 2.45 SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE NEL 2025 RISPETTO AL 2024 PER INDICATORI ECONOMICI E PER CATEGORIE DI FORNITORI



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

L'esame delle previsioni di andamento del fatturato nel 2025, incrociate con le dichiarazioni a consuntivo dei ricavi del 2024, evidenzia che tra le imprese che hanno chiuso l'anno con una diminuzione del giro d'affari, tre su quattro prevedono ulteriori riduzioni nel 2025; nel gruppo di operatori che hanno dichiarato fatturato in aumento nel 2024, il quadro è invece meno negativo, con il 37% che proseguirà il trend di crescita.

TABELLA 2.8 DICHIARAZIONI A CONSUNTIVO (ANNO 2024) E PREVISIONALI (ANNO 2025) DI ANDAMENTO DEL FATTURATO (% IMPRESE)

		Consuntivo anno 2024 (rispetto al 2023)			
		Diminuito	Stabile	Aumentato	TOT
Previsioni anno 2025 (rispetto al 2024)	Diminuzione	75,6%	43,5%	41,7%	63,1%
	Stabilità	11,9%	43,5%	20,8%	17,3%
	Crescita	12,5%	13,0%	37,5%	19,6%
	TOT	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

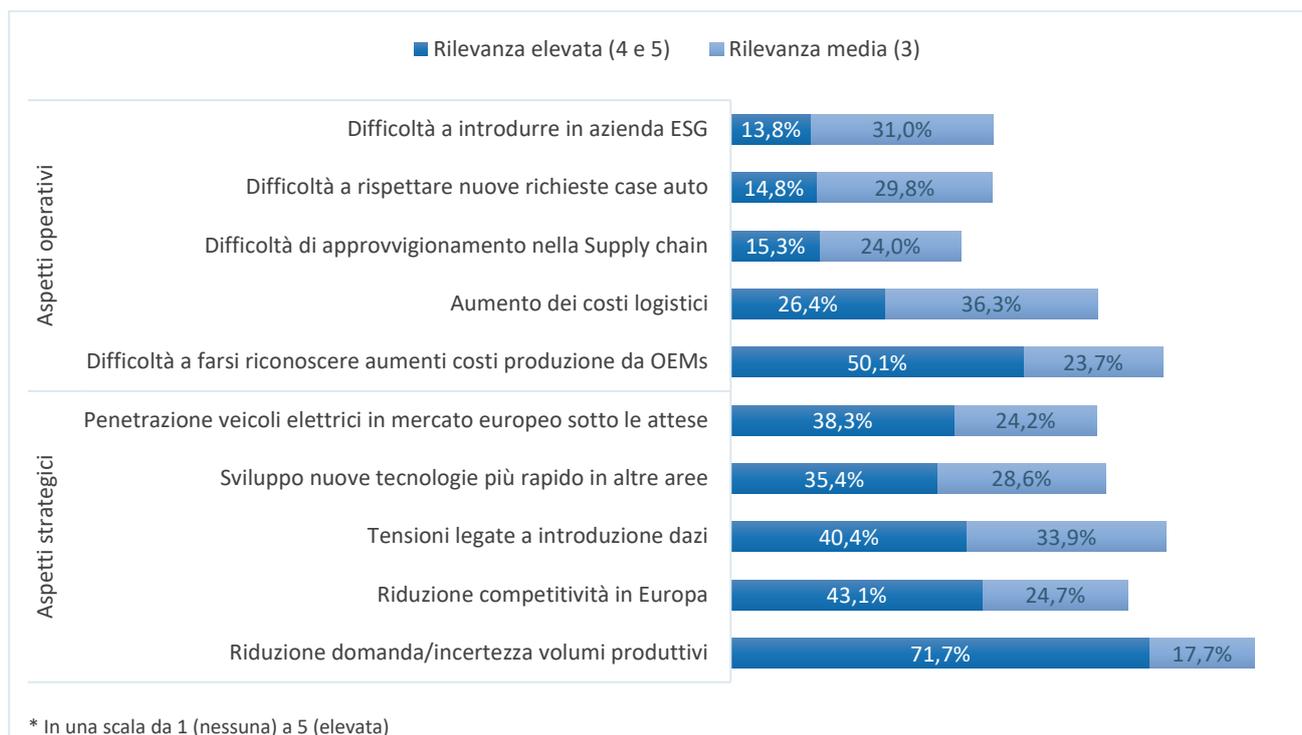
Rispetto all'influenza dei fattori esterni sul business aziendale, nel prossimo futuro²⁷, la riduzione della domanda e l'incertezza dei volumi produttivi rappresentano, per le imprese, gli elementi esogeni a maggior incidenza sui propri affari (di elevata rilevanza per il 72%²⁸ dei rispondenti), mentre risultano importanti, ma con minore intensità, la riduzione della competitività in Europa a vantaggio di altre aree (il 43%), l'incertezza sul mercato europeo per la penetrazione di veicoli elettrici sotto le attese (il 38%), nonché la maggiore rapidità di sviluppo delle nuove tecnologie nelle altre aree (il 35%). Le tensioni legate all'introduzione di dazi hanno raccolto ampia preoccupazione da parte delle imprese (elevata per il 40%, a cui si aggiunge un'impresa su tre che ha attribuito a questo fattore una rilevanza media).

Inoltre, in termini operativi, fra i primi motivi condizionanti il business delle imprese nei prossimi mesi, si mette in luce la difficoltà di farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs (per il 50% delle imprese molto rilevante) e l'aumento dei costi logistici (il 26%). Le difficoltà di approvvigionamento sulla supply chain si manifestano marcate per il 15% delle imprese, e di rilevanza almeno media per il 39% dei componentisti.

²⁷ La domanda, posta nei mesi di marzo-aprile, chiedeva una valutazione rispetto al breve periodo; il campione dei rispondenti di riferimento è di 432 imprese.

²⁸ Le percentuali si riferiscono al numero di imprese che ha attribuito, ai diversi aspetti proposti, un punteggio pari a 4 e 5 in una scala di valori da 1- poco impatto a 5- forte impatto

FIGURA 2.46 QUOTA DELLE IMPRESE CHE HANNO ATTRIBUITO ALTA RILEVANZA SUL BUSINESS AZIENDALE AD ASPETTI STRATEGICI E OPERATIVI NEI SUCCESSIVI 12 MESI (RISPOSTA MULTIPLA, SOMMA DEI VALORI 4 E 5 E VALORI 3)*



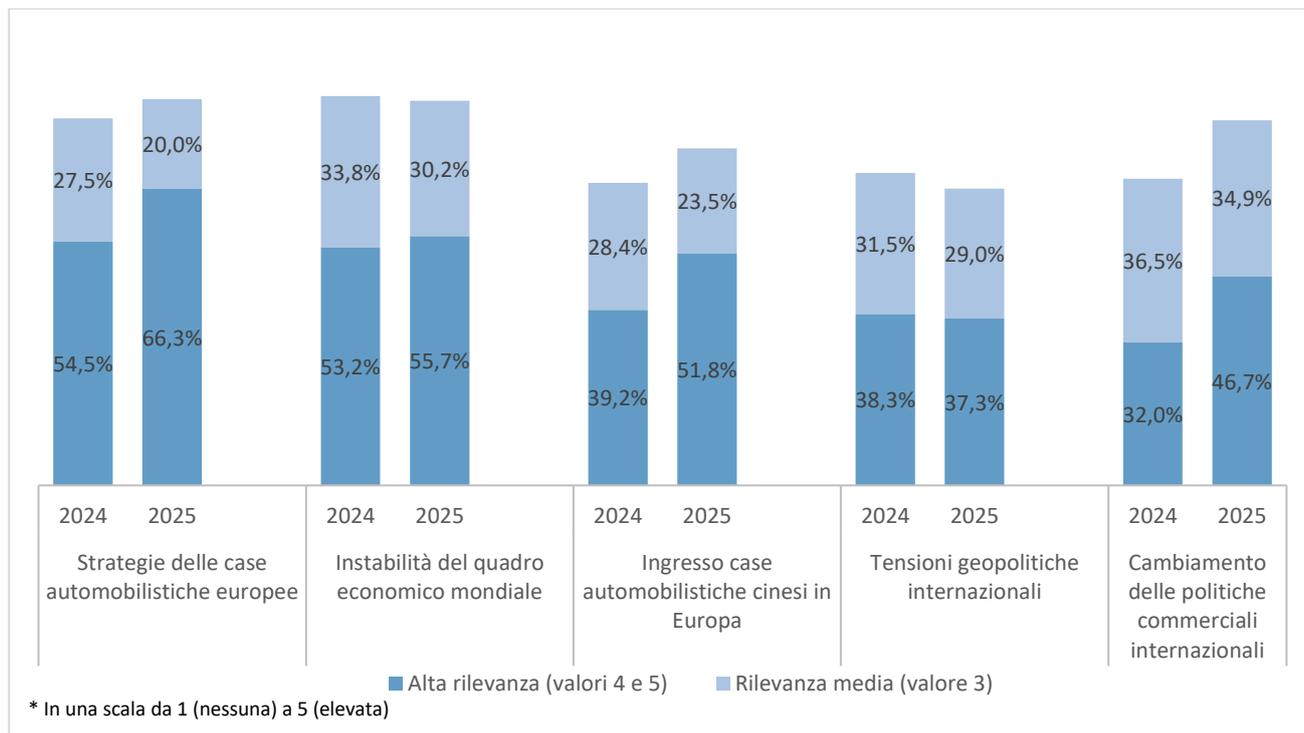
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Secondo le previsioni aggiornate nel mese di luglio 2025, le strategie di sviluppo delle imprese²⁹ sono apparse ampiamente condizionate dall'instabilità del quadro economico mondiale (l'86% gli attribuiscono una rilevanza almeno media, il 56% alta) e dalle strategie delle case automobilistiche europee, quali ad esempio quelle local to local, e la standardizzazione delle piattaforme (l'86%, ma di alta rilevanza per il 66%, confermandosi pertanto il fattore di maggiore condizionamento per le imprese).

Nel tempo continua progressivamente a crescere l'attenzione, come fattore di influenza dei piani di sviluppo degli operatori, verso l'ingresso delle Case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile realizzazione di stabilimenti (di alta rilevanza per il 52% a fronte del 39% rilevato lo scorso anno) ma, soprattutto, sono aumentate le preoccupazioni derivanti dal cambiamento delle politiche commerciali internazionali, in primis con l'introduzione di dazi (elevate per il 47% a fronte del 32% riscontrato nella precedente rilevazione). Si è stabilizzato il clima di preoccupazione connesso alle tensioni geopolitiche internazionali, che ha riguardato in modo marcato il 37% delle imprese.

²⁹ Nel mese di luglio al panel dei rispondenti all'indagine dell'Osservatorio (432 imprese) è stato sottoposto un questionario su previsioni dell'anno 2025 e fattori che condizionano le strategie di sviluppo delle imprese. Hanno risposto n. 255 imprese.

FIGURA 2.47 INFLUENZA (*) DI ALCUNI FATTORI SULLA STRATEGIA DI SVILUPPO DELL'IMPRESA (% IMPRESE). ANNI 2024 E 2025.



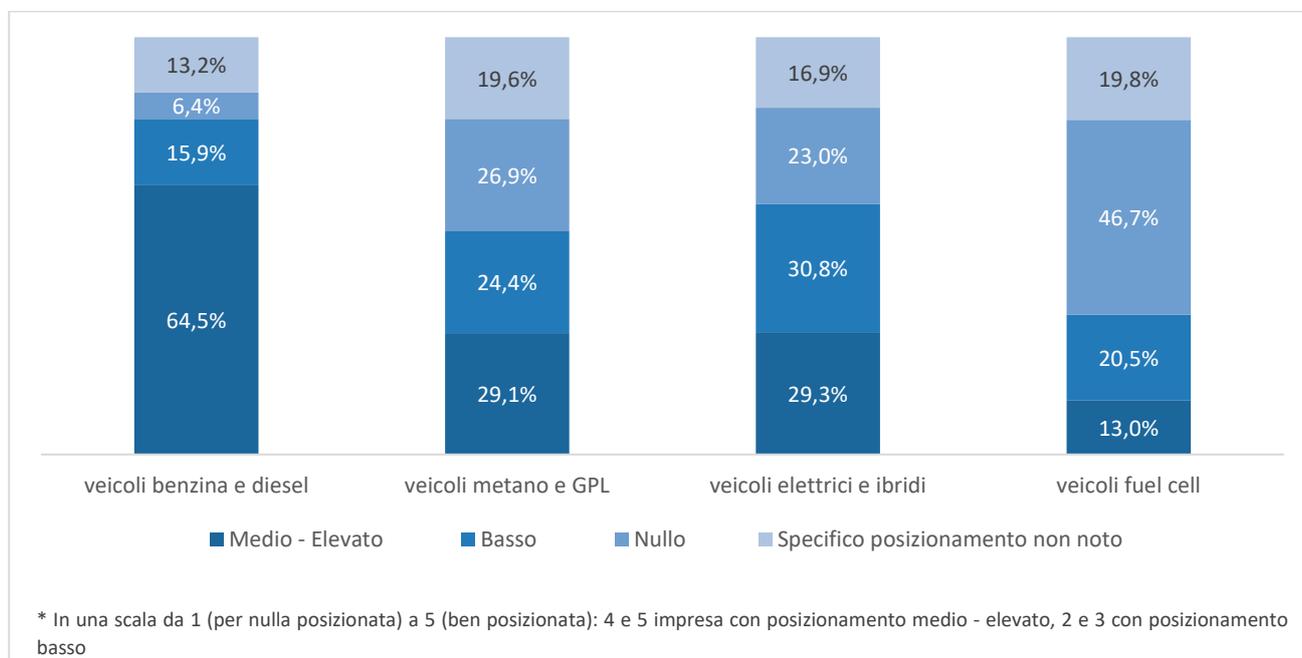
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.13 Posizionamento sui mercati in base a tipologia di powertrain e partecipazione a progetti di sviluppo prodotto

Partendo dalla considerazione che un'elevata percentuale di operatori della componentistica realizza prodotti e/o eroga servizi destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, anche nella presente edizione della ricerca le imprese sono state chiamate a definire il proprio posizionamento in termini di destinazione sui vari mercati dei veicoli, in base al tipo di motorizzazioni.

Va innanzitutto rilevato che, al confronto con la precedente rilevazione, è diminuito l'insieme di imprese per cui non è nota la destinazione dei prodotti realizzati o dei servizi erogati sui vari mercati³⁰, e risulta evidente come la conoscenza della destinazione dei propri prodotti e servizi aumenti per le imprese a monte della catena di fornitura.

FIGURA 2.48 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER POSIZIONAMENTO* SUI MERCATI IN RELAZIONE AI POWERTRAIN. ANNO 2024



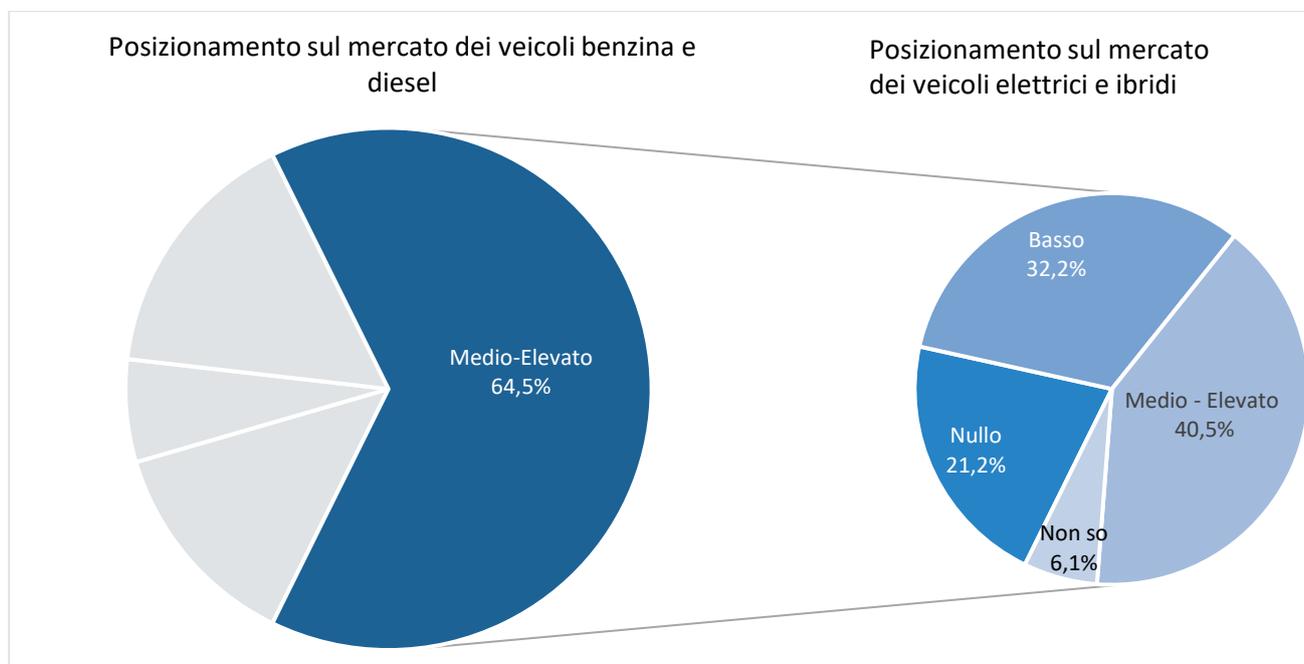
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Le imprese con un posizionamento sul mercato dei veicoli con motori benzina e diesel rappresentano l'80,4%, e con un grado medio-elevato il 64,5%. Seguono le imprese che producono per veicoli con le alimentazioni elettrico-ibride (il 60,1%, di cui il 29,3% con posizionamento deciso). La collocazione sul mercato dei veicoli a metano o GPL, nelle dichiarazioni delle imprese, riguarda 53,5% delle imprese, tra cui in misura marcata il 29,1%, mentre, tenuto conto della modesta presenza sul mercato di mezzi con tale alimentazione, la quota di quanti si esprimono per un posizionamento sulle fuel cells è il 33,5%, ma di rilievo solo il 13,0%.

³⁰ Si consideri che nella precedente rilevazione il 21% delle imprese aveva dichiarato di non conoscere il proprio posizionamento rispetto al mercato dei veicoli alimentati a benzina o gasolio; il 28% rispetto al mercato dei veicoli a metano o GPL; il 26% verso i veicoli elettrici e ibridi e il 35% verso i veicoli fuel cell.

Rivolgendo l'attenzione alle sole imprese che si indirizzano in misura significativa al mercato dei veicoli alimentati a benzina e gasolio, si evidenzia che, di queste, il 40,5% risulta collocato in modo marcato anche sul mercato dei veicoli elettrici e ibridi, quota in crescita rispetto alla precedente rilevazione (il 37,6%) e a cui si aggiunge quella delle imprese con basso posizionamento, pari al 32,2%.

FIGURA 2.49 POSIZIONAMENTO DELLE IMPRESE SUL MERCATO DEI VEICOLI ELETTRICI E IBRIDI (% IMPRESE). ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

La partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain nel triennio passato, dopo anni di crescita progressiva, si conferma in lieve riduzione, con l'eccezione del coinvolgimento in progetti per il powertrain elettrico, che torna ad aumentare (il 24,8% delle imprese). A frenare è sia la partecipazione a iniziative progettuali per le motorizzazioni ibride, che ha riguardato il 25,5% delle imprese, sia a quelle dirette alla riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e l'alleggerimento del peso dei veicoli (il 22,5%), nonché quelle per lo sviluppo di tecnologie legate al fuel cell (il 12,7%).

Tuttavia, proprio i progetti in fuel cell sono quelli per i quali è in significativa crescita l'intenzione di prendervi parte in futuro (il 15,2%). Nel complesso si rileva il lieve aumento della quota di imprese che hanno partecipato ad almeno un progetto di nuovi powertrain (elettrico o ibrido) o di riduzione delle emissioni (il 39,0% contro il 37,4% rilevato lo scorso anno).

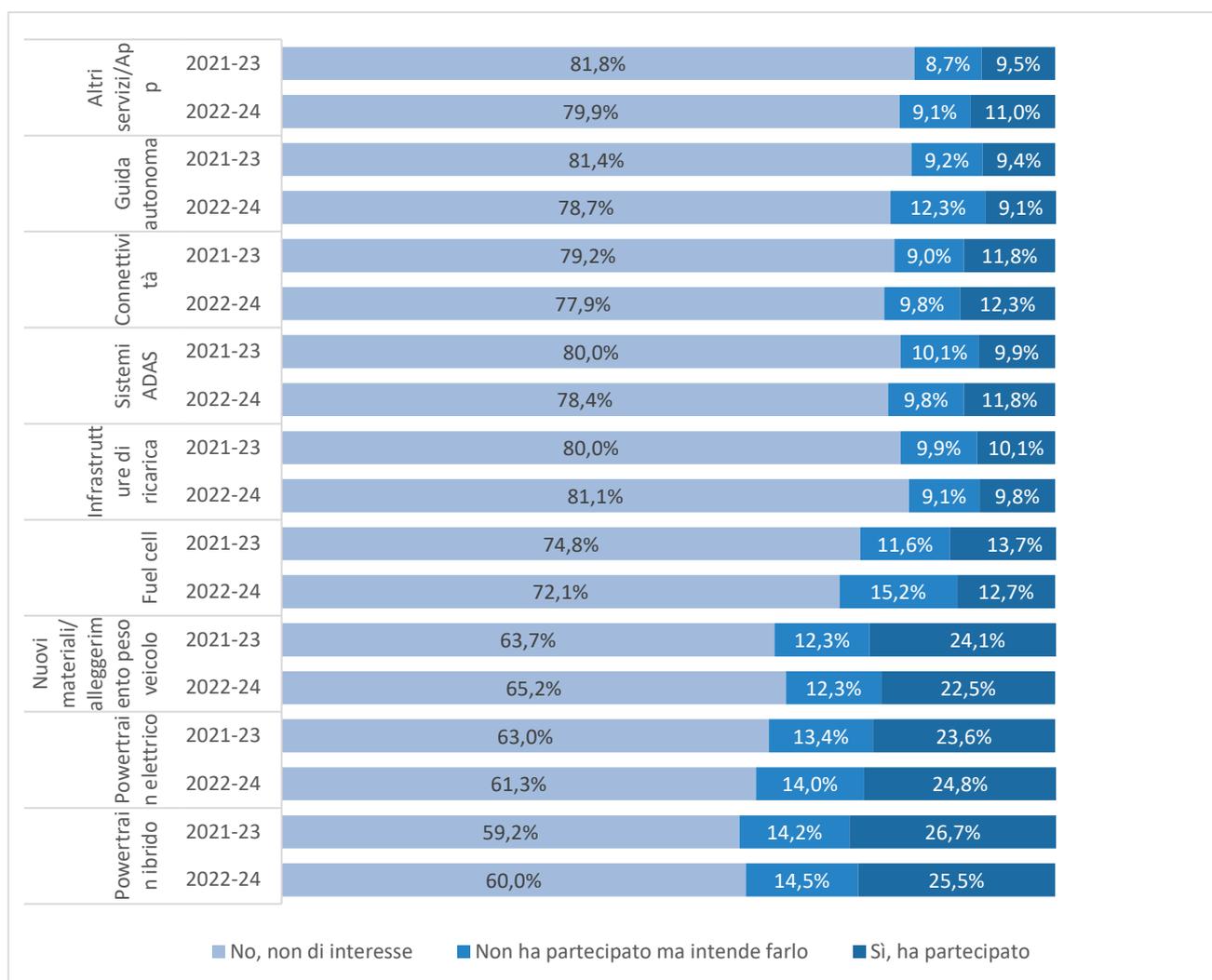
TABELLA 2.9 QUOTA DI PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO DEI NUOVI POWERTRAIN

Triennio di riferimento	Powertrain elettrico	Powertrain ibrido	Riduzione emissioni ICE
2016-18	18,6%	11,8%	11,2%
2017-19	28,4%	27,5%	20,5%
2018-20	27,1%	26,7%	20,0%
2019-21	29,4%	30,3%	25,2%
2020-22	28,4%	30,0%	24,6%
2021-23	23,6%	26,7%	24,1%
2022-24	24,8%	25,5%	22,5%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Con riferimento ad altre tecnologie indagate, diverse dai progetti legati allo sviluppo di powertrain, nel raffronto con la precedente rilevazione, aumenta leggermente infatti il coinvolgimento sia in progetti per sistemi ADAS (l'11,8%), sia per la connettività (il 12,3%) e lo sviluppo di altri servizi ed app (l'11,0%), mentre pressoché stazionaria è la partecipazione in iniziative per la guida autonoma (il 9,1%), così come per le infrastrutture di ricarica (il 9,8%).

FIGURA 2.50 PARTECIPAZIONE DELLE IMPRESE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO PER AMBITI TECNOLOGICI (% IMPRESE). TRIENNI A CONFRONTO



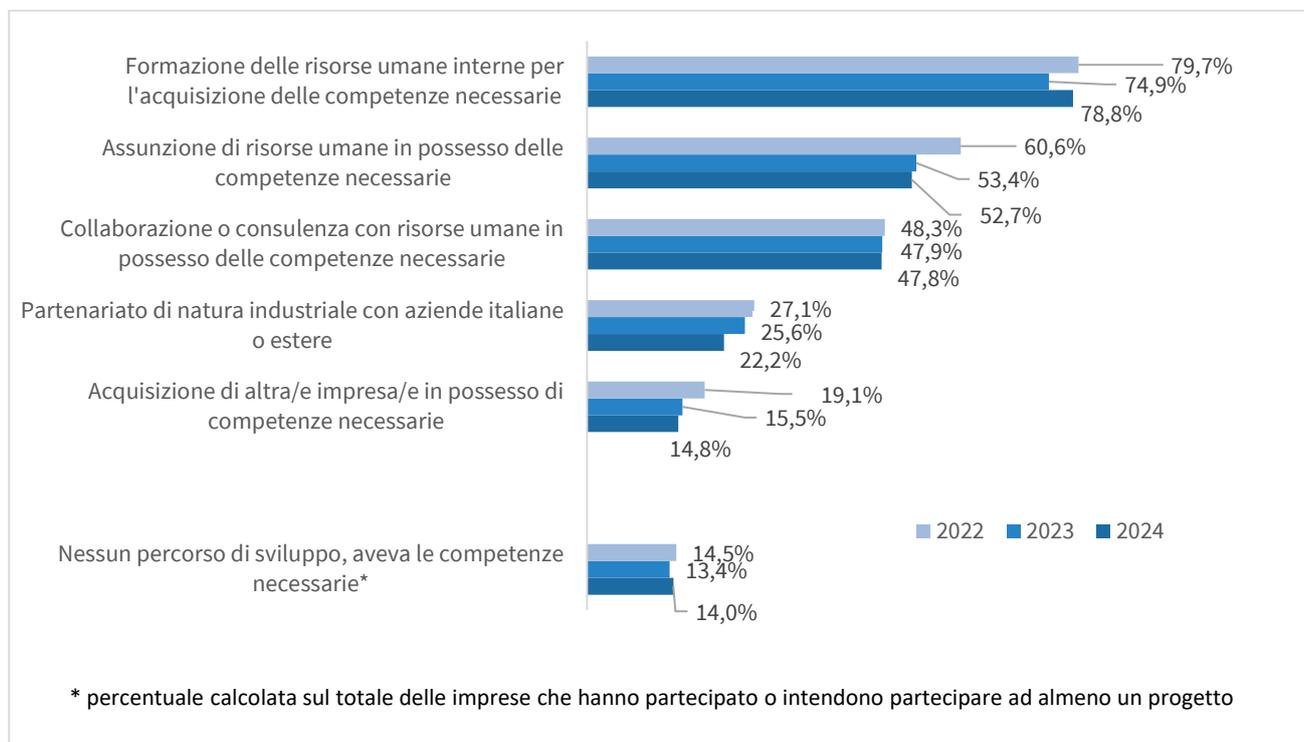
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Nel complesso, tuttavia, è progressivamente diminuita nel tempo la quota di operatori che hanno partecipato ad almeno un progetto o intendono parteciparvi nel prossimo futuro, scesa dal 62,2% del 2022, al 59,5% dell'anno successivo e al 57,8% del 2024, a suggerire come a fronte di un maggioritario gruppo di imprese proattive in termini di coinvolgimento per lo sviluppo di tecnologie, si contrapponga un'ampia platea di operatori della componentistica che non investono in tali campi.

Tra le imprese che hanno dichiarato di aver partecipato, o di avere intenzione di prendere parte in futuro, a progetti di sviluppo delle suddette tecnologie e che necessitano di un percorso di sviluppo in quanto non possiedono le competenze necessarie, la formazione delle risorse umane interne (il 78,8% delle imprese) continua a rappresentare il principale ambito di intervento. Si è assestato, nel tempo, il ricorso all'assunzione di risorse umane dedicate (il 52,7%), così come quello a collaborazioni o consulenze con risorse umane esterne con le adeguate competenze (il 47,8%). Per l'acquisizione di tali skills, le imprese si indirizzano meno, rispetto al passato, a partenariati di natura industriale con altre aziende italiane o estere, mentre i processi di acquisizione di altre imprese riguardano il 14,8% dei componentisti.

La quota di imprese che ha dichiarato invece di non dover avviare percorsi di sviluppo specifici, in quanto le figure necessarie sono già presenti in azienda, risulta pari al 14,0%, prossima a quanto registrato nel biennio precedente.

FIGURA 2.51 PERCORSI DI ACQUISIZIONE DELLE COMPETENZE NECESSARIE ALLO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE (% IMPRESE; RISPOSTA MULTIPLA). ANNI 2022-2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.14 La domanda di policy da parte delle imprese

Anche nella presente edizione dell'indagine, alle imprese è stato chiesto di esprimersi sulle misure di sostegno alla filiera automotive adottate dalle Istituzioni pubbliche nel contesto congiunturale e a fronte dei fattori che condizionano l'andamento di tale industria (a partire dall'aumento dei costi dell'energia e delle materie prime, dai problemi di logistica e al tema della transizione tecnologica ed energetica da gestire), con un giudizio sull'efficacia di tali interventi nel recente passato, nonché sulla priorità degli stessi nell'immediato futuro.

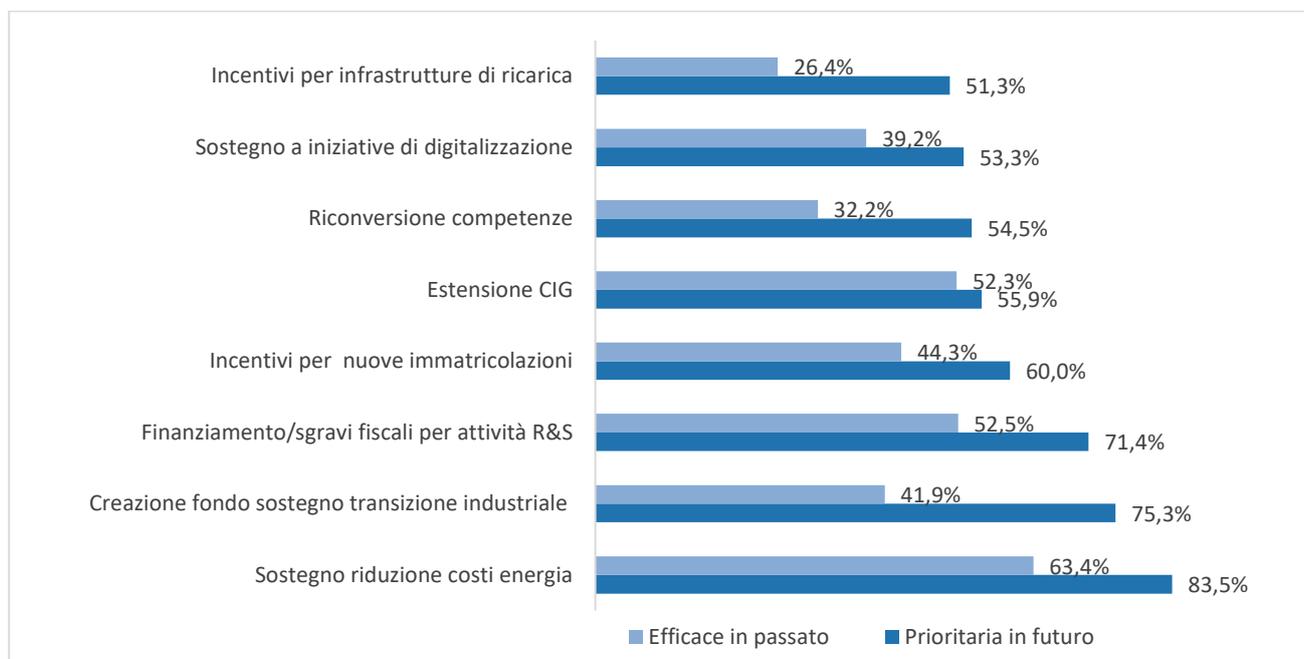
Avvalorando i risultati della precedente rilevazione, permangono ampiamente prioritarie soprattutto le iniziative dirette al contenimento dei costi dell'energia (l'83% delle imprese, erano il 79% nel 2023), valutate positivamente anche in termini di efficacia su quanto realizzato in passato (il 63%), ma con una riduzione nel tempo del giudizio favorevole.

Cresce, rispetto alla scorsa indagine, la richiesta di interventi per la creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo (il 75%), con un'opinione positiva su quanto attuato che coinvolge il 42% delle imprese.

Un elevato giudizio in termini sia di efficacia passata (il 52%), sia di attese (il 71%) riguarda i finanziamenti e gli sgravi fiscali per attività R&S, ma in lieve riduzione rispetto alla scorsa indagine, mentre rimane immutato il giudizio relativo agli incentivi per le nuove immatricolazioni.

Rispetto all'anno precedente, per quanto concerne l'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), è aumentata sia la valutazione sull'efficacia (il 52%, era il 39% nel 2023), sia quella sulla priorità per il futuro imminente (il 56% a fronte del 41%).

FIGURA 2.52 MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE VALUTATE EFFICACI IN PASSATO E PRIORITARIE IN FUTURO (% IMPRESE). ANNO 2024



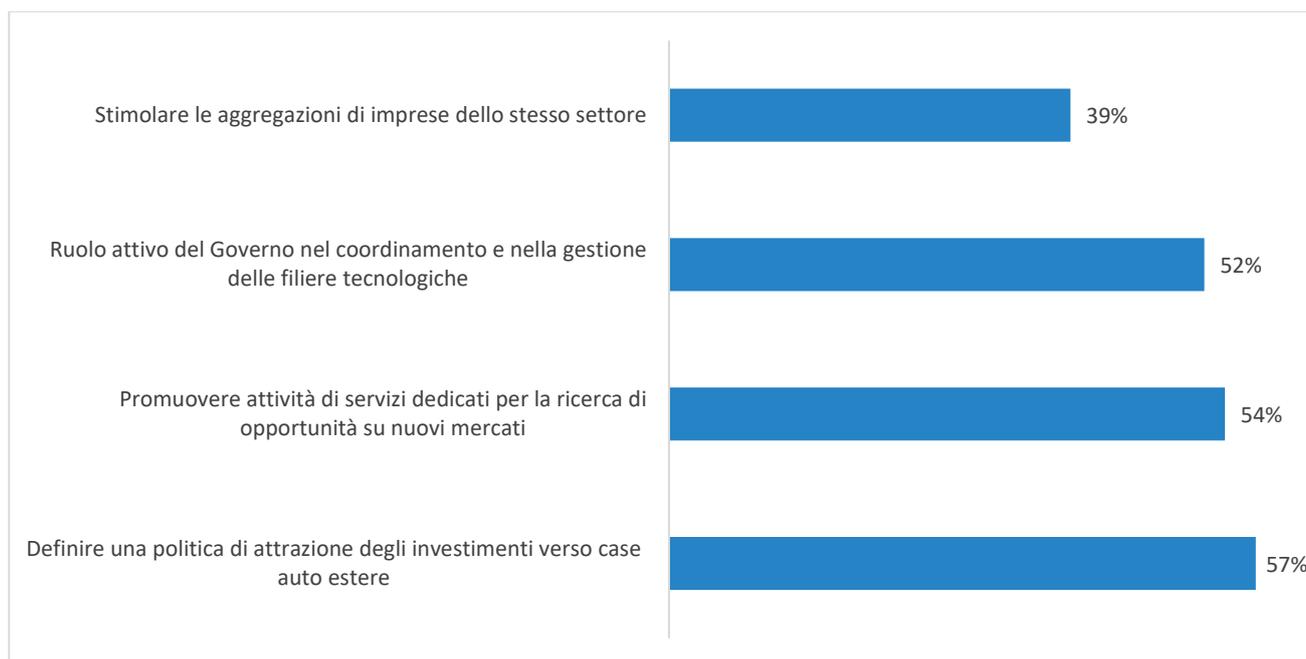
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Al confronto con le precedenti rilevazioni, con riferimento alle misure di sostegno per la digitalizzazione, continua a diminuire sia la valutazione positiva sull'incisività delle stesse, sia la necessità di priorità per il futuro (il 53%, era il 60% nella precedente rilevazione e il 76% nel 2022).

Complessivamente, vengono considerati meno adeguati gli interventi adottati per la conversione delle competenze, nonché gli incentivi introdotti per le infrastrutture di ricarica, ambito nel quale l'Italia continua ad essere in ritardo rispetto ad altri Paesi europei e sul quale più di un'impresa su due continua a formulare istanze per interventi ad hoc.

Guardando, nello specifico, alla fase di transizione tecnologica ed energetica che le imprese si trovano ad affrontare, le ulteriori azioni di sostegno alla filiera per le quali sono espresse specifiche istanze riguardano soprattutto l'esigenza della definizione di una politica di attrazione degli investimenti verso case auto estere e della promozione di servizi dedicati per la ricerca di opportunità su nuovi mercati. Segue la rilevanza di un ruolo attivo del Governo nel coordinamento e gestione di filiere tecnologiche (come ad es. quella dell'idrogeno), mentre la domanda di azioni per stimolare le aggregazioni di imprese dello stesso settore risulta prioritaria per il 39% delle imprese, ricalcando quanto riscontrato nelle due precedenti edizioni dell'Osservatorio.

FIGURA 2.53 QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO ATTRIBUITO ALTA RILEVANZA (VALORI 4 E 5) A SPECIFICHE AZIONI RICHIESTE ALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE PER SOSTENERE LA FILIERA NELLA FASE DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E TECNOLOGICA. ANNO 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.15 Sostenibilità aziendale

Indagare l'adozione di azioni legate alla sostenibilità nelle sue tre dimensioni – ambientale, sociale e di governance – è utile per comprendere come le imprese affrontino le sfide globali e locali legate alla tutela dell'ambiente, al benessere delle persone e alla solidità e correttezza dei processi di governo aziendale. Oltre a rappresentare un obbligo normativo sempre più stringente in alcuni ambiti, le pratiche ESG vengono adottate volontariamente da un numero crescente di imprese, che ne riconoscono i vantaggi strategici: miglioramento della reputazione, maggiore fiducia da parte di investitori e stakeholder, accesso facilitato a nuovi mercati e clienti e creazione di un vantaggio competitivo sostenibile nel tempo. In questo senso, l'adozione di strategie ESG non è solo una risposta a vincoli esterni, ma una scelta consapevole e sempre più diffusa per promuovere uno sviluppo economico più responsabile e resiliente.

I risultati dell'Osservatorio mostrano una crescente diffusione delle iniziative ESG tra le imprese che hanno segnalato almeno un intervento già realizzato nell'area ambientale (l'87%); si consolida la quota di operatori che hanno adottato un'iniziativa nell'ambito sociale e della governance (rispettivamente l'84% e il 75%).

L'analisi delle diverse azioni evidenzia, in più casi, un incremento della quota di aziende che ha già adottato specifiche misure, accompagnato da una parallela riduzione delle intenzioni di introdurre di ulteriori in futuro. Questo andamento suggerisce un processo di maturazione e consolidamento delle pratiche, con un progressivo passaggio dalla fase di implementazione a quella di stabilizzazione.

Nel 2024, il 67% delle aziende ha adottato una policy ambientale, in aumento rispetto al 60% del 2022, mentre le policy di trattamento dei rifiuti (pericolosi e non pericolosi) raggiungono rispettivamente il 75% e il 77%. Cresce inoltre l'attenzione verso l'efficienza energetica, con il 53% delle imprese che adotta strumenti in grado di monitorare l'energia consumata e un significativo 56% che utilizza energia elettrica da fonti rinnovabili.

Sul fronte sociale, la salute e sicurezza sul lavoro, in termini di politiche e azioni supplementari, risultano ambiti di intervento ampiamente integrati, con il 75% delle imprese già attive, così come le politiche per la gestione della diversità e dell'inclusione coinvolgono il 55% dei rispondenti. Tuttavia, per tutte le tipologie di iniziative, ad eccezione dell'adozione di un piano di formazione dei dipendenti sui temi della sostenibilità, si ravvisa un minor coinvolgimento nell'adozione rispetto a quanto emerso nell'edizione precedente.

In ambito governance, le policy anticorruzione risultano ormai consolidate, con il 66% di adozioni, così come le politiche di gestione dei diritti umani, con il 60%. Cresce nel tempo, invece, l'implementazione di piattaforme per la raccolta e il monitoraggio dei dati non finanziari (il 30%) e dei piani di sviluppo legati alla transizione energetica (il 29%), entrambi con elevati propositi di adozione nei prossimi 12 mesi.

TABELLA 2.10 AZIONI MESSE IN ATTO, O IN PREVISIONE, NEGLI AMBITI ESG. ANNO 2022, 2023 E 2024 A CONFRONTO

	Ha già adottato			Prevede di adottare entro un anno			Totale			
	2024	2023	2022	2024	2023	2022	2024	2023	2022	
Environment	a) una policy ambientale	67%	62%	60%	19%	24%	22%	86%	86%	81%
	b) una policy di trattamento dei rifiuti non pericolosi	77%	75%	69%	8%	12%	13%	85%	86%	82%
	c) una policy di trattamento dei rifiuti pericolosi	75%	72%	64%	7%	10%	12%	81%	83%	76%
	d) adozione di strumenti in grado di monitorare l'energia consumata (intensità energetica)	53%	52%	47%	27%	30%	31%	80%	82%	78%
	e) monitoraggio dei propri fornitori sugli aspetti sociali e ambientali e di governance	33%	29%	26%	35%	43%	40%	69%	71%	66%
	f) acquisto/produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili	56%	49%	n.d.	24%	31%	n.d.	80%	80%	n.d.
Social	g) politiche e azioni supplementari in materia di salute e sicurezza dei lavoratori	75%	81%	76%	12%	10%	10%	87%	91%	85%
	h) politiche per la gestione delle tematiche della diversità, dell'inclusione, e di pari opportunità	55%	59%	47%	22%	22%	26%	77%	81%	74%
	i) un piano di formazione dei dipendenti sui temi di sostenibilità	39%	37%	30%	38%	39%	43%	77%	77%	73%
	j) piani di pensione integrativa	28%	30%	26%	18%	17%	17%	46%	48%	42%
	k) la presenza di donne in posizioni apicali (incluso CDA)	53%	55%	47%	16%	17%	19%	69%	71%	66%
Governance	l) una policy anticorruzione e anticoncussione	66%	65%	60%	12%	15%	14%	78%	79%	73%
	m) un codice condotta fornitori da sottoporre alla propria supply chain	53%	51%	49%	23%	27%	21%	76%	78%	70%
	n) politiche e/o regole di gestione dei diritti umani (es. lavoro minorile e forzato) adottate dalla propria supply chain	60%	63%	57%	14%	14%	13%	75%	77%	71%
	o) una piattaforma per la raccolta, il monitoraggio e la rendicontazione dei dati non finanziari (Report di Sostenibilità)	30%	29%	24%	37%	41%	35%	67%	70%	59%
	p) un piano di sviluppo coerente con la transizione energetica e gli impatti che avrà nell'industria dell'automotive	29%	27%	25%	38%	43%	41%	67%	71%	66%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

2.16 Conclusioni

I risultati emersi dall'indagine hanno ampiamente evidenziato le criticità che il settore della componentistica automotive italiana si è trovato ad affrontare nel corso del 2024, in uno scenario connotato da forte instabilità e crescenti preoccupazioni.

Tali difficoltà sono state riconducibili in primis all'indebolimento strutturale dell'industria europea di riferimento, in un contesto di contrazione della domanda, di ridefinizione delle politiche commerciali internazionali, ma anche di acute tensioni geo-politiche.

D'altronde, tale situazione complessa trova esplicitazione nell'andamento di più indicatori: dal fatturato, in significativa contrazione per quasi tutte le categorie di fornitori, al ridotto grado di utilizzo degli impianti, alla crescente richiesta, rispetto al passato, di ammortizzatori sociali; a ciò si aggiunge la minore propensione, nel complesso, verso iniziative di innovazione di tipo radicale, con la lieve flessione di investimenti in R&S e di personale ad essa dedicato. Anche le previsioni per il prossimo triennio confermano questa tendenza, con aspettative più moderate rispetto al passato sull'introduzione di prodotti nuovi o profondamente rinnovati, sia per concezione sia per contenuto tecnologico.

Al contempo, si è imposta e persiste per le imprese la necessità di adeguarsi con tempestività alle trasformazioni derivanti dalla transizione tecnologica ed energetica, aspetto che sta mettendo sotto pressione tutti gli operatori della filiera, a partire dall'ampia platea di imprese fornitrici di componenti per motori endotermici o comunque collegati al suo funzionamento (rappresentano circa il 38% dei rispondenti); dalla rilevazione, appare comunque in lieve crescita sia la quota di chi si orienta sulla produzione di componenti specifici per veicoli elettrici (il 18,5%), sia quella delle imprese che nello scorso triennio hanno partecipato ad almeno un progetto per lo sviluppo di powertrain elettrici o ibridi.

Una sostanziale stabilità riguarda, invece, i rapporti commerciali tra la filiera automotive e i gruppi Stellantis e Iveco: nel 2024, si è consolidata sia la quota di operatori che includono uno o entrambi i gruppi nel proprio portafoglio clienti, attraverso contratti diretti o di subfornitura, sia la percentuale media di fatturato generato dalle vendite ad essi dirette. Tale andamento, tuttavia, risulta sostenuto prevalentemente dalle transazioni sui mercati esteri, che hanno compensato la contrazione della domanda interna.

Per le imprese della componentistica automotive si conferma l'attenzione ai temi della sostenibilità e della responsabilità sociale. A fronte della crescente diffusione delle iniziative ESG tra le imprese che hanno segnalato almeno un intervento già realizzato nell'area ambientale, si consolida nel tempo la quota di operatori che hanno adottato un'iniziativa nell'ambito sociale e della governance.

Per quanto riguarda il tema delle policy, emerge nuovamente una filiera che necessita soprattutto dell'adozione, da parte delle istituzioni pubbliche, locali e nazionali, di misure dirette alla riduzione dei costi energetici, ma si rafforza l'esigenza di creazione di un fondo di sostegno per accompagnare le imprese nel percorso di transizione industriale.

Con riferimento specifico al contesto di trasformazione e cambiamenti, le istanze delle imprese si focalizzano sulla necessità della definizione di una politica di attrazione degli investimenti verso case auto estere e di servizi dedicati per la ricerca di opportunità su nuovi mercati; invocano, poi, un ruolo attivo del Governo nel coordinamento e nella gestione di alcune filiere tecnologiche strategiche.

In parallelo, nello scenario caratterizzato dall'instabilità del quadro economico mondiale, che preoccupa le imprese, si osserva una crescente rilevanza di altri fattori esterni che condizionano le strategie aziendali, tra cui le scelte delle case automobilistiche europee, l'ingresso dei produttori cinesi nel mercato europeo e l'evoluzione delle politiche commerciali internazionali, come l'introduzione di nuovi dazi.

Infine, le attese per il 2025 non lasciano spazio all'ottimismo per i vari indicatori economici rilevati, con sei imprese su dieci che stimano una riduzione del fatturato, e con previsioni meno cupe per il solo segmento degli specialisti dell'aftermarket. Ma è sul fronte occupazionale che emergono segnali particolarmente allarmanti: oltre la metà delle imprese prevede una riduzione del personale, delineando uno scenario preoccupante per il mercato del lavoro nel settore.

Appendice

Le categorie di fornitori della filiera

L'esigenza di analizzare il ruolo che ciascun'impresa svolge all'interno della filiera suggerisce la suddivisione del sistema della componentistica fra categorie di fornitori e livelli di fornitura. In analogia con le categorie individuate nell'edizione 2022, anche quest'anno l'universo di riferimento della componentistica automotive è stato mappato sulla base della seguente suddivisione:

a) **gli integratori di sistemi e i fornitori di moduli (SIST/MOD)**: organizzati in multinazionali, collocati al vertice³¹ della catena di fornitura in qualità di *Tier I*, con stabilimenti collocati in prossimità degli stabilimenti del costruttore o, nel caso dei modulist, anche in qualità di *Tier II*, realizzano sistemi funzionali, con un elevato livello di competenza nella produzione, vendendo i propri prodotti direttamente alla testa della filiera o, nel caso dei fornitori di moduli, a fornitori *Tier I*. Svolgono un ruolo di raccordo tra le imprese posizionate a livelli inferiori della catena di fornitura e gli assemblatori.

b) **gli specialisti (SPEC)** sono costruttori di parti e componenti con un contenuto di innovazione e specificità tale da costituire un vantaggio competitivo. Per l'attuale edizione dell'Osservatorio, per una puntuale categorizzazione dei segmenti, si è deciso di enucleare le seguenti tipologie:

specialisti "puri": producono parti e componenti in prevalenza per il primo impianto, ma possono produrre anche per il mercato del ricambio (*Tier I* o *II*)

specialisti (Aftermarket): realizzano parti e componenti che vendono direttamente sul mercato tramite una rete distributiva o la vendita a consorzi di ricambisti. Possono avere rapporti di fornitura con le Case automobilistiche (fornitura di prodotti e componenti per i veicoli di fine serie; in questo caso i rapporti vengono intrattenuti con le Divisioni Ricambi delle Case Automobilistiche). Peraltro, alcune multinazionali della componentistica (come Denso, Forvia, Robert Bosch, Valeo, ZF), sono strutturate con società aventi come *core business* l'aftermarket, distinte rispetto a quelle che producono per il primo impianto

specialisti (Telematica): si occupano di applicazioni volte a monitorare, gestire e migliorare le prestazioni e la sicurezza del veicolo, spesso integrando anche connessioni cloud o con smartphone (infotainment, telemetria, connettività del veicolo e sistemi di assistenza alla guida)

specialisti (Mobilità elettrica): sono realtà che producono parti e componenti per la fornitura di veicoli elettrici (in alcuni casi si tratta di imprese già presenti con la produzione di componenti per veicoli a combustione interna, in altri di nuovi attori del settore). Rientrano anche in questa classificazione le aziende che realizzano infrastrutture (es. sistemi di ricarica) o servizi per il sistema di Mobilità (es. trasformazione dei veicoli con un kit dedicato)

specialisti (Servizi mobilità): offrono una gamma di servizi legati alla fornitura di mezzi di trasporto e l'accesso facilitato a questi, specialmente tramite modelli alternativi di utilizzo come la condivisione o il noleggio

³¹ Viene utilizzata anche l'espressione di Tier 0,5 per indicare fornitori di sistemi con un livello di integrazione particolarmente elevato con l'assemblatore.

specialisti (Motorsport): sono imprese che, partendo dalla preparazione di autovetture per le competizioni sportive, progettano e realizzano componenti, o forniscono soluzioni che successivamente vengono adottate per le produzioni di serie³²

c) i **subfornitori (SUB)**, produttori di parti e componenti standardizzate, prodotte secondo specifiche fornite dai clienti e facilmente replicabili dai *competitors (Tier III od oltre)*. All'interno di questa categoria si possono distinguere:

subfornitori *tout court*: producono parti e componenti che sono di complemento a prodotti più complessi;

subfornitori (lavorazioni): realizzano lavorazioni meccaniche quali tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo o a freddo, o trattamenti (galvanici, termici, verniciatura etc.).

d) le **attività di *Engineering e Design* (E&D)**, imprese attive sia nell'ingegneria di prodotto, sia nello sviluppo dell'ingegneria di processo, come fornitori dei diversi attori della catena della fornitura. Data la trasversalità della loro attività, possono collocarsi a differenti livelli della piramide: forniscono servizi direttamente agli assemblatori oppure ai fornitori di primo livello.

³² Si tratta, ad esempio, di componenti come sedili, volanti, cinture di sicurezza e terminali di scarico.

TABELLA 2.11 | SEGMENTI DELLA FILIERA: ESEMPI DI PRODOTTI E DI SERVIZI PER CATEGORIA

Integratori di sistemi e modulist	Specialisti e subfornitori	E&D (Engineering e design)
Moduli elettrici integrati	Attrezzatura e stampi	Studi di stile
Moduli in acciaio e alluminio	Attività di stampaggio (plastica, gomma e metallo)	Ingegneria e modellizzazione progettazione
Moduli in materie plastiche	Fonderia	Impianti, linee e processi
Moduli in vetro	Alimentazione/scarico	Motori (progettazione)
Sistemi di sicurezza attivi/passivi e controllo	Avviamento/accensione	Sviluppo piattaforme dedicate
Sistemi elettrici/elettronici	Carrozzeria/abitacolo (parti di)	Prototipazione
Sistemi fluidi/aria e comfort	Componenti elettrici ed elettronici (non sistemi)	Produzione (autoveicoli, scocche, prototipi)
Sistemi trasmissione/guida/frenata	Illuminazione/segnalazione	Validazione prodotto (testing e calcolo)
Sistemi propulsivi/motore/Powertrain	Componenti motore (Powertrain)	
	Componenti trasmissione (frizione e altri componenti)	
	Sterzo/sospensione/frenata	
	Componenti trasmissione (ad es. frizione)	
	Materie plastiche (diversi da moduli, ad es. cruscotto) e altri materiali	
	Trattamenti (verniciatura, galvanici, termici)	
	Lavorazioni meccaniche (tornitura, fresatura, laminatura a caldo e a freddo, stampaggio a caldo e a freddo)	
	Componenti per veicoli elettrici e ibridi (batterie, rotor, statori, inverter, etc.)	
	Componenti per veicoli fuel-cell/idrogeno	
	Servizi per la mobilità (sistemi satellitari, rilevamento veicoli, sistemi di trasporto intelligenti, sistemi telematici)	
	Componenti per veicolo elettrico e infrastrutture di ricarica (pacco batterie, rotor, statori, colonnine di ricarica, wallbox, ecc.)	
	Software (guida autonoma, connettività del veicolo, cybersecurity), App Maas	

3 La filiera della componentistica automotive in Piemonte

Alberta Coccimiglio e Pierfrancesca Giardina, Camera di commercio di Torino

3.1 I numeri della filiera

La componentistica automotive in Piemonte nel 2024 conta 717 sedi legali d'impresa e rappresenta il 33,6% del totale nazionale: resta, pertanto, la prima regione italiana per numero di imprese operative nel settore, seguita dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna (rispettivamente il 27% e il 10,5%). Si conferma anche una caratterizzazione della filiera piemontese, dove è insediata quasi la metà delle imprese italiane di Engineering & Design, che qui rappresentano il 12,7% del totale (rispetto a poco più dell'8% nazionale) e il 45% dei sistemisti e modulistri (quasi il 6% della filiera regionale, a fronte del 4% complessivo).

TABELLA 3.1 FATTURATO E ADDETTI AUTOMOTIVE. DATI PIEMONTE

Categorie di fornitori	Imprese	2024	2023 (rettificato)	Var.% 2024/2023 fatturato auto	2024	2023 (rettificato)	Var.% 2024/2023 addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
E&D	91	858	833	3,0%	4.903	5.101	-3,9%
SUB	163	1.508	1.588	-5,0%	6.501	6.665	-2,5%
SUB (Lavorazioni)	77	405	445	-9,0%	1.477	1.494	-1,1%
SPEC*	242	8.216	8.991	-8,6%	24.625	24.896	-1,1%
SPEC (Aftermarket)	85	931	918	1,4%	2.271	2.280	-0,4%
SIST/MOD	40	7.963	8.281	-3,8%	19.905	20.741	-4,0%
Totale	717	19.881	21.056	-5,6%	59.682	61.177	-2,4%

* specialisti puri, della mobilità elettrica, dell'infomobilità e del motorsport.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Questo importante segmento del sistema imprenditoriale locale genera un fatturato di circa 19,9 miliardi di euro imputabile specificatamente al settore automotive, dove sono impiegati oltre 59.600 addetti. Il 2024, tuttavia, rispetto all'anno precedente ha portato con sé sia un calo dei ricavi prodotti dal settore, pari al -5,6%, sia del numero di addetto in esso operativi, che sono diminuiti del -2,4%.

In termini di fatturato, la contrazione è stata analoga a quella nazionale (pari al -6%) e ha riguardato con particolare evidenza la categoria dei subfornitori delle lavorazioni (-9%) e degli specialisti (-8,6%), mentre i sistemisti e modulistri – che a livello nazionale hanno rilevato un calo del -8,2% - in Piemonte hanno registrato una diminuzione dei ricavi più contenuta (-3,8%); al contrario, i subfornitori hanno chiuso l'anno con una riduzione leggermente più marcata rispetto al dato italiano (-5% rispetto al -3,7%). Si mantengono in crescita le categorie degli E&D (+3%) e degli specialisti aftermarket (+1,4%).

Relativamente alla dinamica degli addetti, la diminuzione è più sostenuta in Piemonte che in Italia (-2,4% a fronte del -0,7%): tutte le categorie hanno sofferto una contrazione del personale impiegato nel settore, in particolare i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-4%), che sul territorio impiegano oltre un terzo della forza lavoro del settore, gli E&D (-3,9%, oltre l'8%) e i subfornitori (-2,5%, quasi l'11% degli addetti); gli specialisti, che occupano oltre il 41% degli addetti della filiera, hanno registrato un calo più contenuto (-1,1%).

3.2 Principali caratteristiche delle imprese piemontesi partecipanti all'indagine

Anche nell'edizione 2025 il Piemonte è la prima regione d'Italia per numero di imprese partecipanti all'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana: sono 192 i rispondenti piemontesi, il 44,4% del totale, seguiti per ordine di adesione dalla Lombardia (il 22,9%), dal Veneto (il 7,4%) e dall'Emilia-Romagna (il 6,9%).

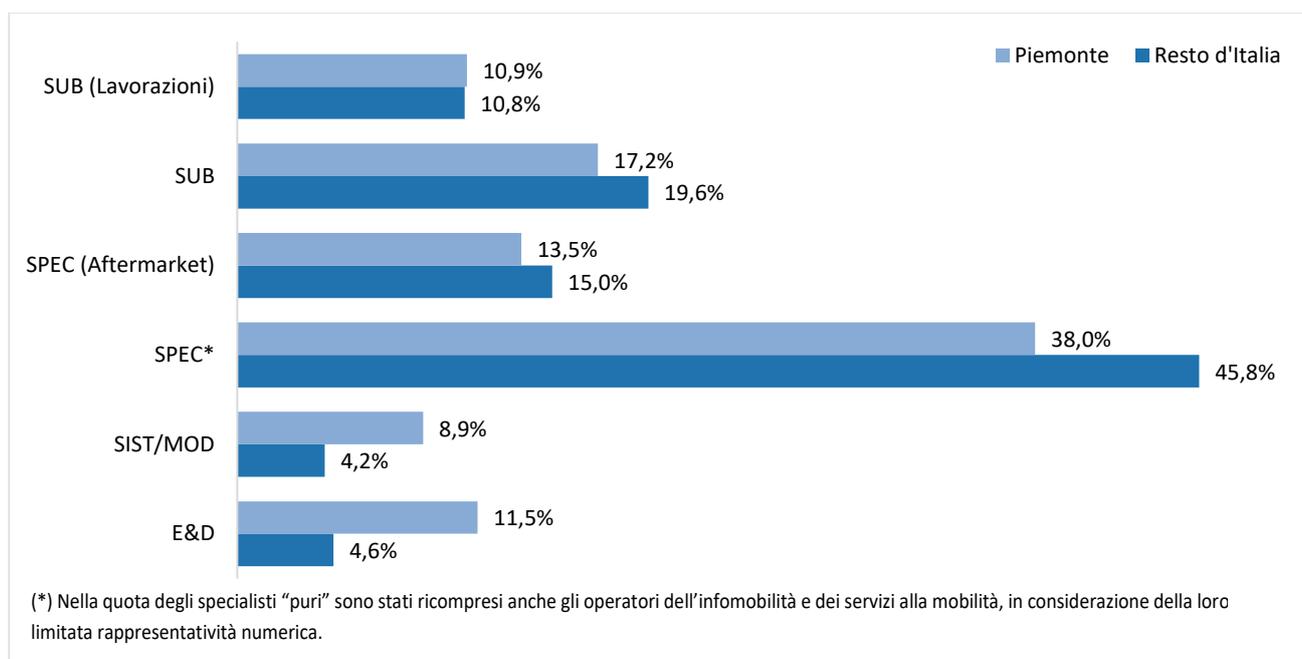
Oltre sei imprese su dieci (il 67,7%) si confermano compilanti da due edizioni dell'indagine e una su due (il 50,5%) da tre annualità, dati che evidenziano una significativa partecipazione dei fornitori piemontesi, peraltro superiore a quella rilevata al resto d'Italia.

In confronto con gli anni passati non si registrano sostanziali cambiamenti strutturali delle imprese: la gestione imprenditoriale è di tipo familiare (il 41,1%) o con management misto (il 31,3%), mentre più limitato è il ricorso a una gestione manageriale esterna (il 27,6%). Nel 43,2% dei casi si tratta di aziende appartenenti a gruppi industriali, principalmente esteri (il 28,1%). Si tratta di quote in netto aumento rispetto al passato.

Nove imprese su dieci sono attive da oltre cinque anni (dato in linea con il resto d'Italia) e sono specializzate principalmente in E&D (l'11,5%), percentuale nettamente superiore a quella riscontrata nelle altre regioni (il 4,6%). Rilevante anche la presenza di fornitori di moduli e sistemi che raggiunge l'8,9%, rispetto al 4,2% del resto d'Italia.

Guardando al posizionamento nella piramide di fornitura, tra i rispondenti il 43,8% delle imprese si definisce Tier I, livello cui è riconducibile quasi la totalità dei fornitori di moduli e integratori di sistemi (il 94,1%) e ben l'81,8% degli E&D; segue per rilevanza la quota di Tier II (il 37,4%), mentre il restante 18,8% si colloca in posizioni inferiori o, in quanto specialisti aftermarket o del motorsport, non possono applicare tale classificazione. La presenza di Tier I nel territorio piemontese risulta più significativa rispetto al resto d'Italia.

FIGURA 3.1 IMPRESE RISPONDENTI PER SEGMENTO DELLA FILIERA. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

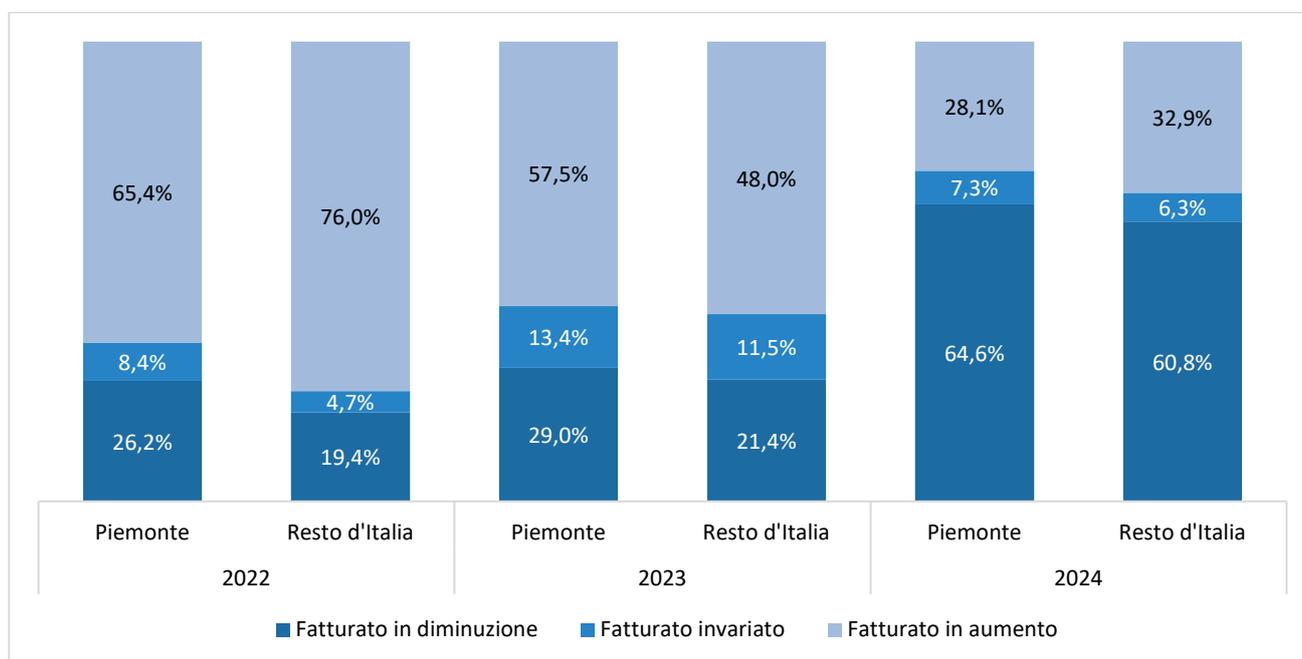
Se si analizzano i fornitori per fascia dimensionale, prevale la piccola dimensione (tra 10 e 49 addetti; il 39,1%), seguita dalle imprese tra 50 e 249 addetti (il 35,9%); i fornitori di sistemi e moduli sono quelli maggiormente strutturati (ben il 52,9% con oltre 249 addetti), insieme agli specialisti (il 64,4% con oltre 50 addetti).

3.3 Andamento del fatturato, diversificazione produttiva e mercati di destinazione

Il fatturato complessivo delle 192 imprese piemontesi rispondenti all'indagine nel 2024 è pari a 7,9 miliardi di euro. In un confronto temporale sullo stesso insieme, si evidenzia un calo del volume d'affari del -8,9% rispetto all'anno prima, con un ritorno a valori simili a quelli con i quali si era chiuso il 2022 (-0,2%).

La percentuale di imprese che ha dichiarato di aver rilevato una diminuzione del fatturato nel corso dell'ultimo anno è più che raddoppiata, passando dal 29% del 2023 al 64,6% del 2024: fra di esse, inoltre, oltre il 36% delle rispondenti (45 imprese) ha rilevato un calo del proprio giro d'affari superiore al 20%. Al contrario, la quota di dichiarazioni di aumento è scesa di quasi trenta punti percentuali, passando dal 57,6% al 28,1%: tale dinamica è ulteriormente enfatizzata se il confronto viene fatto con le risposte raccolte in occasione dell'indagine di due anni fa.

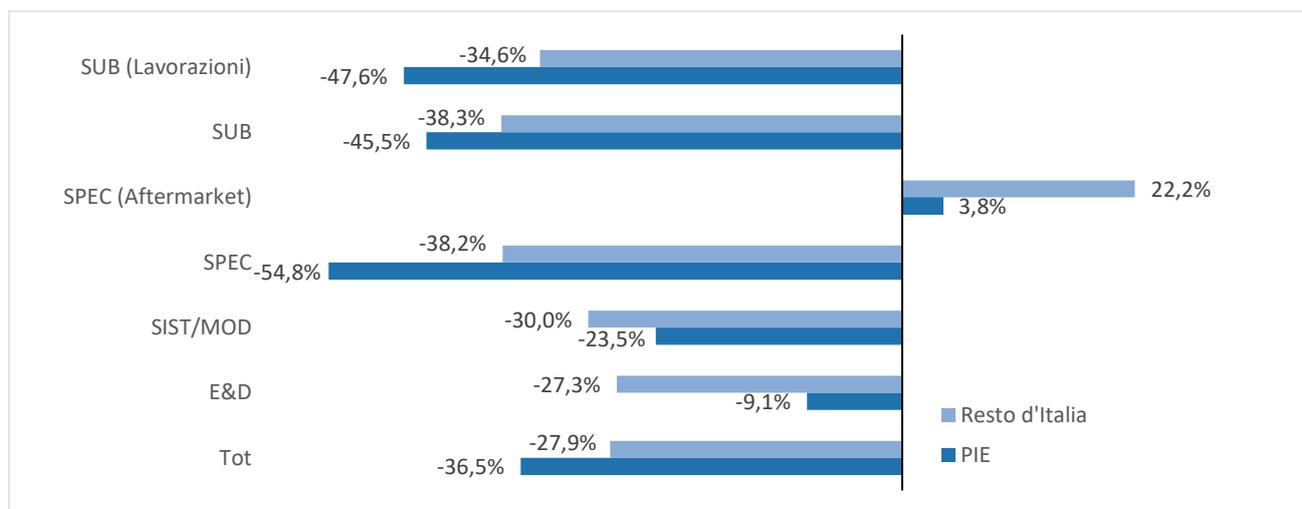
FIGURA 3.2 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER ANDAMENTO DEL FATTURATO COMPLESSIVO (RISPETTO ALL'ANNO PRECEDENTE)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Al netto delle imprese che hanno dichiarato il proprio giro d'affari invariato e che rappresentano una quota molto contenuta (il 7,3%) anche rispetto agli anni passati, è anche interessante osservare il saldo fra dichiarazioni di aumento e diminuzione, ponendo attenzione al segmento di appartenenza dell'impresa all'interno della filiera automotive. Con la sola eccezione degli specialisti aftermarket piemontesi, fra i quali il saldo delle dichiarazioni è positivo (+3,8%) - anche se non con gli ordini di grandezza registrati dalle imprese aftermarket nel resto d'Italia - tutte le altre categorie rilevano una prevalenza di dichiarazioni di diminuzione del proprio fatturato. Questa preponderanza è particolarmente marcata, anche rispetto alle altre regioni, per gli specialisti (dove il saldo è pari a -54,8%) e per le attività delle lavorazioni (-47,6%) e i subfornitori (-45,5%). Fra le imprese di Engineering e Design il saldo è negativo (-9,1%), benché di minor entità sia rispetto alle altre categorie sia rispetto agli altri territori, mentre sistemisti e modulist si collocano in una posizione intermedia (-23,5%).

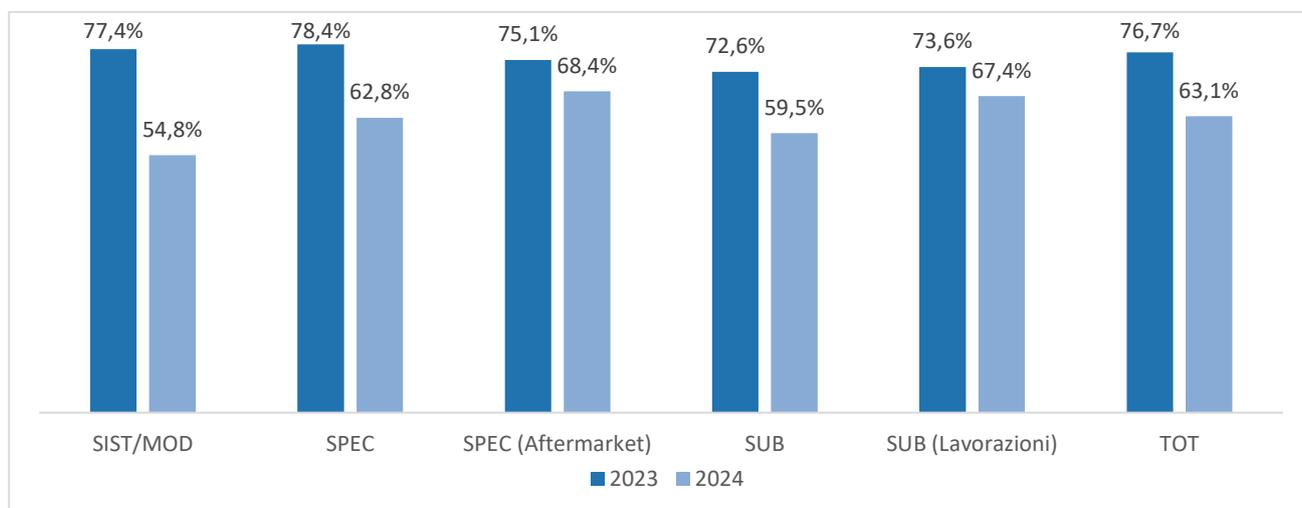
FIGURA 3.3 SALDO FRA DICHIARAZIONI DI AUMENTO E DIMINUIZIONE DEL FATTURATO COMPLESSIVO PER SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE DELLE IMPRESE (2024/2023)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Analogamente, anche la capacità produttiva media delle imprese rispondenti nel 2024 ha subito un crollo generalizzato, passando dal 76,7% del 2023 a poco più del 63%; il valore resta inferiore anche al dato relativo al resto d'Italia, dove la saturazione della capacità produttiva è scesa dal 78,7% al 64,2%. Tutti i segmenti di produzione hanno registrato un calo importante, in particolare i sistemisti e modulist (per cui il grado di utilizzo degli impianti è sceso sotto al 55%, dal 77,4% dell'anno precedente) e i subfornitori, la cui percentuale media di utilizzo degli impianti è stata pari al 59,5%, rispetto al 72,6% del 2023. Anche gli specialisti aftermarket, che in termini di fatturato hanno registrato una dinamica ancora positiva, hanno visto calare la propria capacità produttiva (al 68,4%), benché sia rimasta comunque superiore al dato medio. Non sono emerse differenze rilevanti collegate alla diversificazione settoriale, pertanto la percentuale media di utilizzo degli impianti resta la stessa sia per le imprese che operano nel solo comparto automotive, sia per quelle che sono attive anche in altri settori produttivi.

FIGURA 3.4 SATURAZIONE DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE



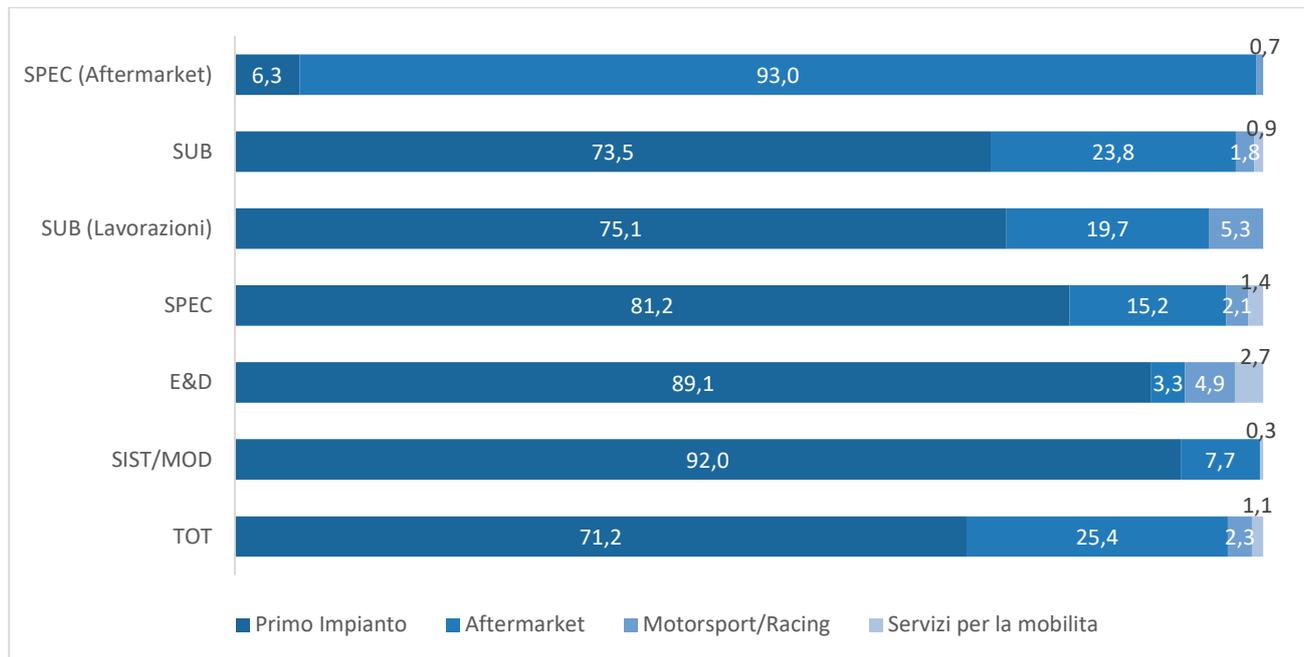
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Otto imprese su dieci derivano almeno il 50% del proprio fatturato dalla produzione automotive e, fra queste, il 41,7% genera la totalità del volume d'affari dal settore. In media, nel 2024 la quota di fatturato imputabile all'automotive rispetto al dato complessivo è aumentata ulteriormente, passando dal 76,0% del 2023 al 78,9%; contestualmente, si è anche ridotto il gap rispetto alla percentuale media del fatturato auto per le imprese del resto d'Italia, dove si è assistito ad una significativa crescita della quota, dal 64,8% al 72,8% del totale. In confronto con l'anno precedente, il fatturato medio automotive, oltre a sistemisti e modulist per i quali supera il 99% dei ricavi, registra un rafforzamento soprattutto per le imprese degli specialisti aftermarket, dove ha raggiunto l'87,3% (era il 78% nel 2023). Anche le imprese di E&D e di subfornitori, con ricavi auto medi rispettivamente pari al 90,6% e al 72,5%, hanno registrato una crescita di quasi cinque punti percentuali rispetto a un anno prima. Per i subfornitori delle lavorazioni e per gli specialisti, invece, la quota è calata al 68,2% e al 73,7% (dal 69% e dal 75,6%).

Coerentemente, è aumentata anche la quota percentuale di addetti impiegati nel settore: era il 74,9% nel 2023 ed è salita al 78,1% nell'ultimo anno, mentre nelle altre regioni italiane ha subito un calo significativo (dal 70% al 62,6%).

In riferimento al solo fatturato automotive, il mercato del primo impianto nel 2024 registra una nuova crescita sia in termini di percentuale di imprese operative - l'85,4% rispetto all'82,8% dell'anno precedente - sia in riferimento al fatturato medio prodotto, che supera il 71%, mentre nel 2023 era sceso a quota 68,5%. Il livello di partecipazione più elevato è ovviamente appannaggio di sistemisti e modulist e, a seguire, delle imprese di engineering & design.

FIGURA 3.5 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE MEDIA DEL FATTURATO PER MERCATO DI DESTINAZIONE E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE, VALORI %



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

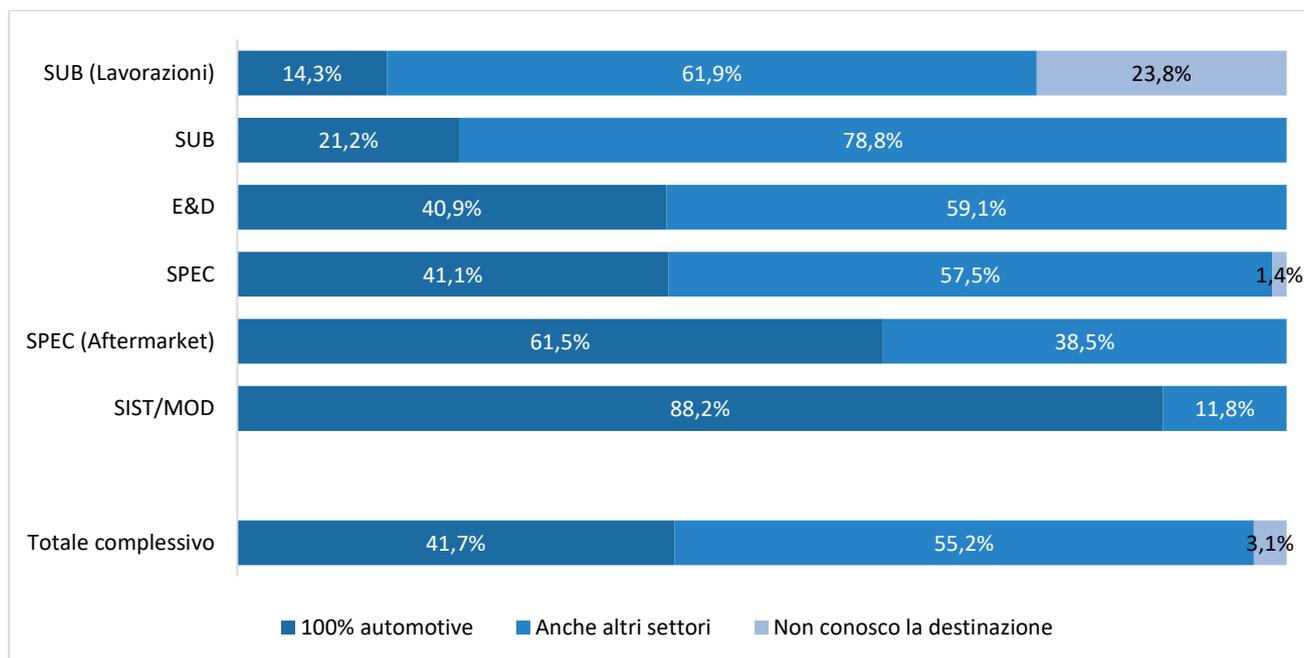
L'aftermarket contribuisce per più di un quarto del fatturato prodotto (era oltre il 27% un anno prima) con il 65,7% delle imprese. In lieve calo anche l'incidenza del fatturato derivante da motorsport e racing (il 2,3% rispetto al 3,5% dell'anno scorso) pur restando stabile la quota di imprese ivi attive (il 15,7%). Ancora residuale

l'impatto dei servizi per la mobilità, che supera appena l'1% del fatturato prodotto e riguarda il 5% delle imprese piemontesi. Nel resto d'Italia, dove primo impianto e mercato del ricambio coinvolgono percentuali di imprese analoghe a quelle del territorio piemontese (rispettivamente pari all'84% e al 63,7%), sale invece la quota di attività presenti nel motorsport, quasi un quinto del totale, così come quelle attive nei servizi per la mobilità (pari all'8,4%).

In termini di diversificazione produttiva, inoltre, la quota di imprese che, oltre all'automotive, opera anche in altri settori è pari al 55,2%, a fronte di oltre il 58% dell'anno precedente; anche nel resto d'Italia si è assistito ad un calo di questa percentuale, passata dal 63,9% al 57,1%. È evidente come questo dato resti fortemente condizionato dal segmento di attività e dalla posizione nella piramide di fornitura, con un range che va dall'11,8% di sistemisti e modulatori al 78,8% dei subfornitori. In generale è molto bassa la percentuale di imprese che non conosce la destinazione dei prodotti (il 3,1%), fatta eccezione per i subfornitori delle lavorazioni, fra i quali il 23,8% dichiara di non sapere quale sia il mercato di destinazione.

Fra gli ambiti di diversificazione, si possono citare tre settori principali: il 38,4% delle imprese è attivo anche nella produzione di macchine agricole, seguito dal 21,4% e dal 18,8% che producono per il settore delle due ruote e degli elettrodomestici. Si tratta di sbocchi produttivi condivisi anche con le imprese operative in altre regioni: a titolo distintivo, invece, in Piemonte emerge l'importanza del ferrotranviario (il 25,0% delle imprese), mentre nel resto d'Italia trova più spazio la meccanica/meccatronica.

FIGURA 3.6 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER DESTINAZIONE DEL FATTURATO E SEGMENTO DI APPARTENENZA ALLA FILIERA AUTOMOTIVE



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Se, inoltre, si prova a leggere insieme il dato sulla destinazione e sull'andamento del fatturato nel 2024 rispetto al 2023 si osserva che, fra le imprese piemontesi che nell'ultimo anno hanno derivato la totalità del fatturato dalla produzione automotive, il 35% ha registrato una dinamica di crescita, rispetto al solo 24,5% di quelle che hanno originato una parte del fatturato anche da altri settori (in totale è il 28,1%); tale differenza è presente seppur più contenuta anche fra le imprese insediate in altre regioni d'Italia.

TABELLA 3.2 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER DESTINAZIONE E ANDAMENTO DEL FATTURATO

		Fatturato in diminuzione	Fatturato Invariato	Fatturato in crescita	TOT
PIEMONTE	100% automotive	57,5%	7,5%	35,0%	100%
	Anche altri settori	68,9%	6,6%	24,5%	100%
RESTO D'ITALIA	100% automotive	63,7%	2,2%	34,1%	100%
	Anche altri settori	61,3%	5,8%	32,8%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

3.4 Previsioni

Anche questa edizione dell'Osservatorio ha previsto un secondo breve questionario previsionale³³, volto a vagliare le prospettive aziendali per l'anno 2025, con specifico riferimento alla produzione automotive. Le imprese piemontesi rilevano un peggioramento significativo che trasversalmente riguarda tutti i principali indicatori economici, con una netta preponderanza di dichiarazioni di diminuzione del fatturato, degli ordinativi (interni ed esteri) e dell'occupazione; solo gli investimenti fissi lordi si prevede rimarranno stazionari per una più elevata percentuale di imprese. Tale dinamica è anche più accentuata rispetto a quanto rilevato nel resto d'Italia, dove le percentuali di dichiarazioni di contrazione sono più contenute, con la sola eccezione dell'occupazione, che invece rileva una previsione di diminuzione pressoché pari a quella piemontese.

TABELLA 3.3 PREVISIONI PER IL 2025, RISPETTO AL 2024, CON RIFERIMENTO ALLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE

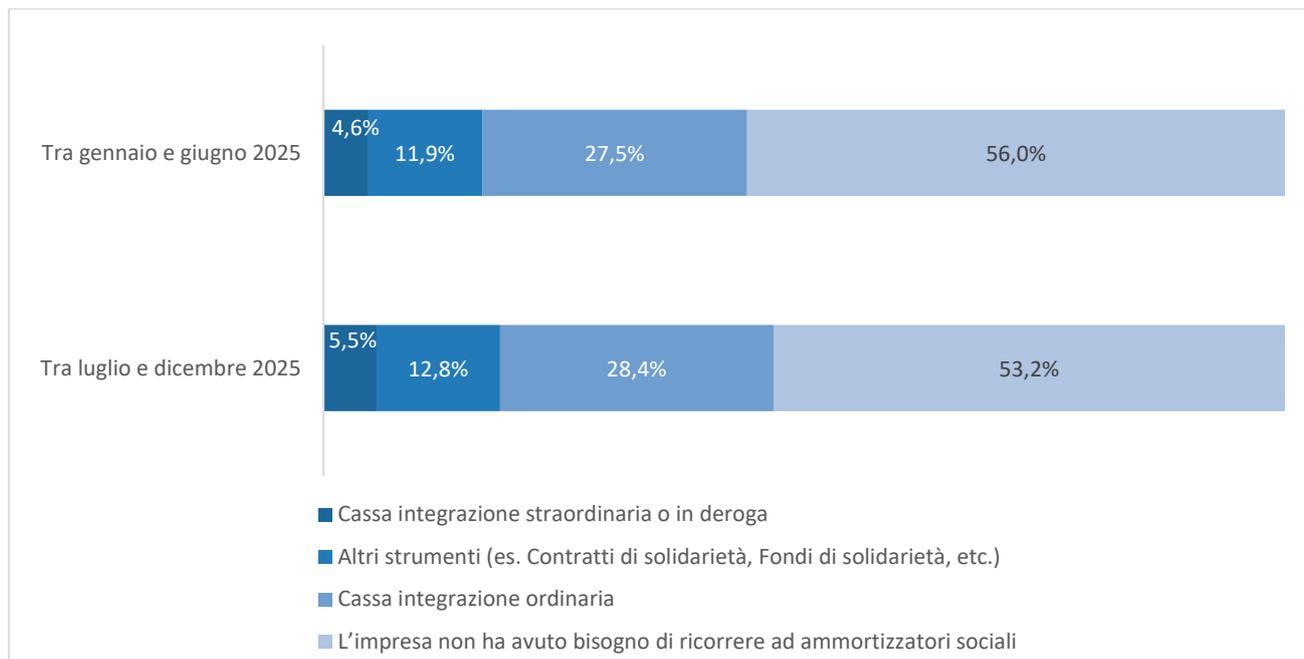
	Fatturato	Ordinativi interni	Ordinativi esteri	Investimenti fissi lordi	Occupazione
Contrazione	67,0%	62,4%	59,6%	41,3%	53,2%
Stabilità	18,3%	26,6%	23,9%	45,9%	34,9%
Crescita	14,7%	11,0%	16,5%	12,8%	11,9%
TOT	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In tema di occupazione, il questionario previsionale ha dedicato anche una domanda specifica agli ammortizzatori sociali, per valutare se nel 2025 vi sia stato il ricorso a questi strumenti di sostegno, o lo si preveda per il secondo semestre dell'anno, e con quali modalità. Nei primi sei mesi dell'anno il 44% delle imprese rispondenti ha fatto ricorso ad ammortizzatori sociali, in prevalenza cassa integrazione ordinaria, seguita da altri strumenti di sostegno come contratti e fondi di solidarietà; residuale l'utilizzo di cassa straordinaria o in deroga. Nel secondo semestre è previsto un lieve aumento della percentuale di imprese, che salirà al 46,8%, distribuita in maniera uniforme fra i differenti ammortizzatori.

³³ Il questionario è stato somministrato nel mese di luglio 2025. Le imprese rispondenti per il Piemonte sono state 109, pari al 57% delle rispondenti al primo questionario.

FIGURA 3.7 RICORSO AGLI AMMORTIZZATORI SOCIALI A SEGUITO DELLA SITUAZIONE DELLA FILIERA AUTOMOTIVE

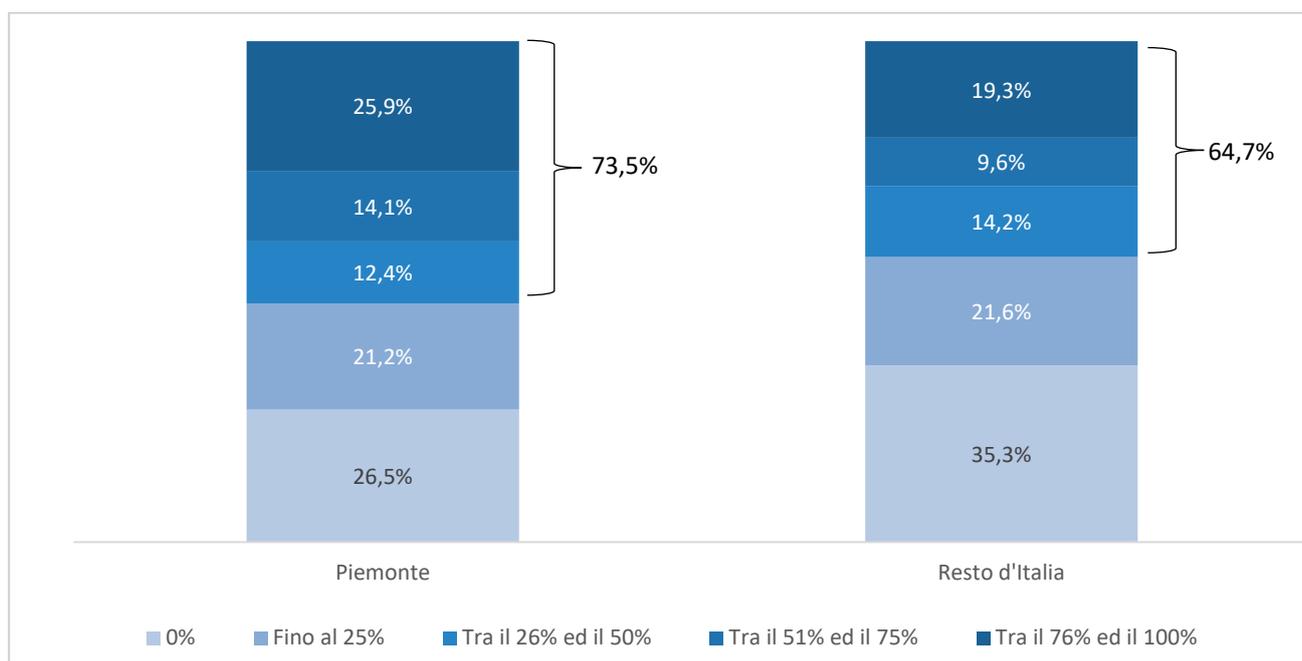


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

3.5 I rapporti dei fornitori piemontesi con il gruppo Stellantis e le altre case automobilistiche

Nel 2024 sette imprese piemontesi su dieci (il 73,5%) hanno dichiarato di aver prodotto parte del proprio fatturato grazie alle relazioni con il gruppo Stellantis/Iveco³⁴, percentuale che - sebbene in lieve riduzione rispetto a quella registrata nel 2023 - risulta ancora nettamente superiore a quella rilevata nel resto d'Italia (il 64,7%). I dati confermano la maggiore dipendenza dei fornitori di componentistica piemontesi dal Costruttore, come si evince anche nel numero di rispondenti che, grazie alla casa auto, producono oltre il 75% del proprio giro d'affari: il 25,9% in Piemonte contro il 19,3% nelle altre regioni italiane.

FIGURA 3.8 FATTURATO AUTOMOTIVE GENERATO GRAZIE A STELLANTIS/IVECO. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA



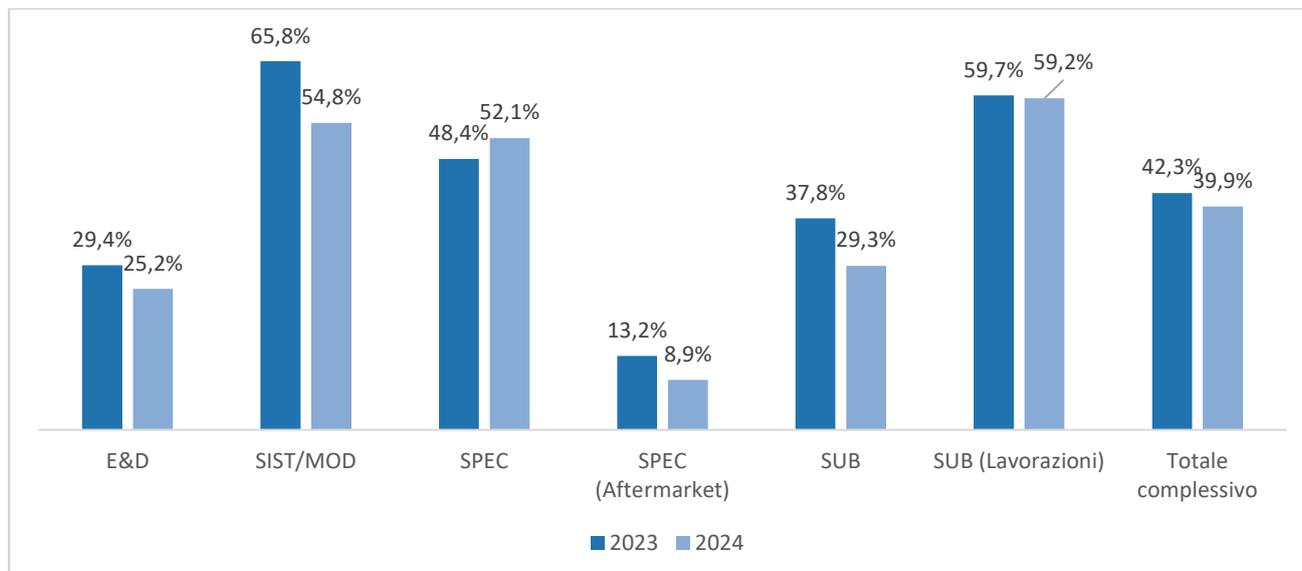
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Il 93,8% dei sistemisti e modulist e l'82,8% degli specialisti mostrano ancora una radicata dipendenza dal Gruppo, dal quale proviene almeno l'1% del volume d'affari; al contrario, la casa auto risulta meno incidente sulla composizione del fatturato degli specialisti aftermarket (il 29,2%).

Diminuisce, rispetto all'anno passato, la media del fatturato automotive piemontese generata grazie ai rapporti con il Costruttore: se nel 2023 era il 42,3%, quest'anno scende al 39,9% (il 32,5% nelle altre regioni). Se si prendono in considerazione esclusivamente le imprese che hanno fatturato almeno l'1% grazie a Stellantis/Iveco, la quota di fatturato generata sale al 54,3% per i fornitori piemontesi contro il 50,3% del resto d'Italia.

³⁴ Per mantenere un confronto con le passate edizioni, quest'anno le statistiche prendono in considerazione anche gli eventuali rapporti diretti o indiretti dei fornitori con IVECO che, a partire da gennaio 2022 è stata scorporata dal Gruppo CNH Industrial, diventando così società indipendente.

FIGURA 3.9 QUOTA MEDIA DEL FATTURATO VERSO STELLANTIS E IVECO PER CATEGORIE DI FORNITORI. DATI PIEMONTE

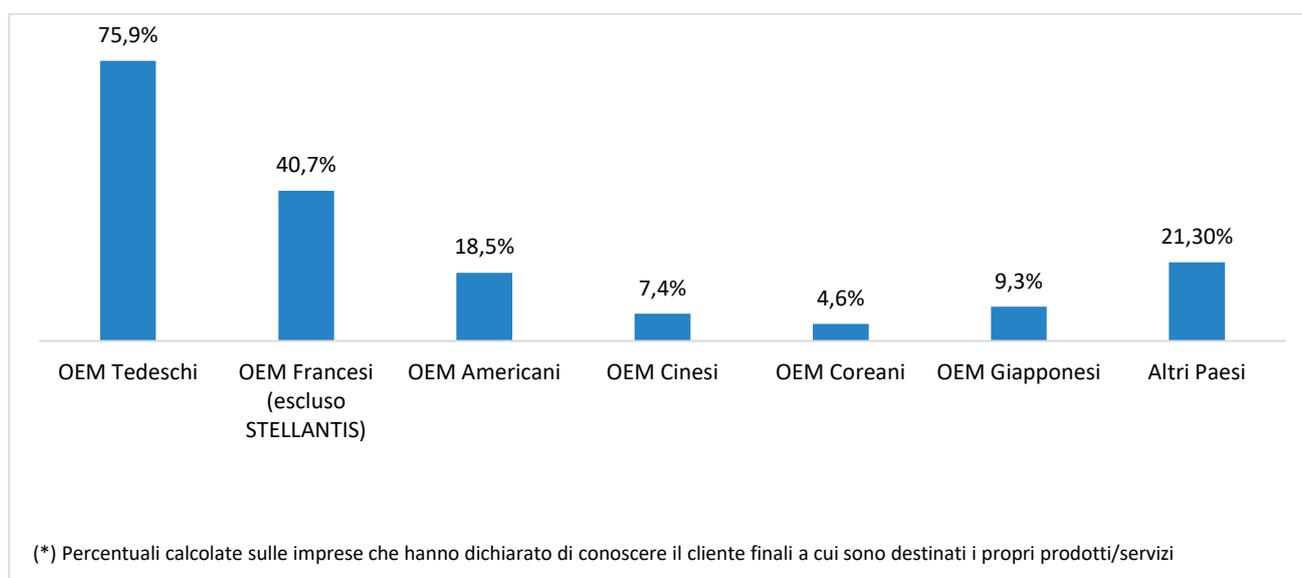


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

I fornitori specializzati nelle lavorazioni (il 59,2%, quota stabile rispetto all'anno precedente) e quelli di moduli e sistemi integrati (il 54,8%, valore in forte diminuzione rispetto al 2023), sono gli operatori a generare la quota media di fatturato più consistente verso Stellantis/Iveco; seguono gli specialisti (il 52,1% contro il 48,4%).

Rimangono importanti anche le relazioni con gli altri costruttori automotive esteri: sono infatti oltre 150 imprese piemontesi che hanno dichiarato di aver avuto rapporti di fornitura anche con altre case o realtà produttive. Gli OEM tedeschi si confermano al primo posto nella graduatoria dei principali clienti finali per fatturato (o volume) dei fornitori piemontesi, seguiti dagli OEM francesi (escluso Stellantis) e americani.

FIGURA 3.10 CLIENTI DIVERSI DA STELLANTIS PER FATTURATO AUTOMOTIVE O VOLUME PRODOTTI (% IMPRESE). ANNO 2024. DATI PIEMONTE (*)



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Anche nell'edizione 2025 dell'Osservatorio è stato chiesto alle imprese se avessero o meno rapporti di fornitura con costruttori che si dedicano alla produzione esclusiva di veicoli elettrici: sebbene il numero dei rispondenti piemontesi che ha affermato di intrattenere tali rapporti di fornitura (il 10,2%) risulti ancora limitato, la percentuale è in lieve crescita rispetto all'edizione passata (il 9,7%).

L'aumento è evidente tra le imprese che hanno dichiarato di aver avuto rapporti di fornitura esclusivi con costruttori cinesi, passate dal 38,9% del 2023 al 42,3% del 2024, percentuale tuttavia inferiore a quella evidenziata dalle altre imprese italiane (il 53,8%).

Una negoziazione commerciale impegnativa (inclusi gli aspetti di tutela della proprietà industriale), un ciclo di sviluppo del prodotto più rapido rispetto agli altri OEM e un maggior impegno in fase di progettazione e nello sviluppo degli aspetti innovativi si confermano i tre aspetti più rilevanti che i fornitori piemontesi devono affrontare confrontandosi con le case auto cinesi.

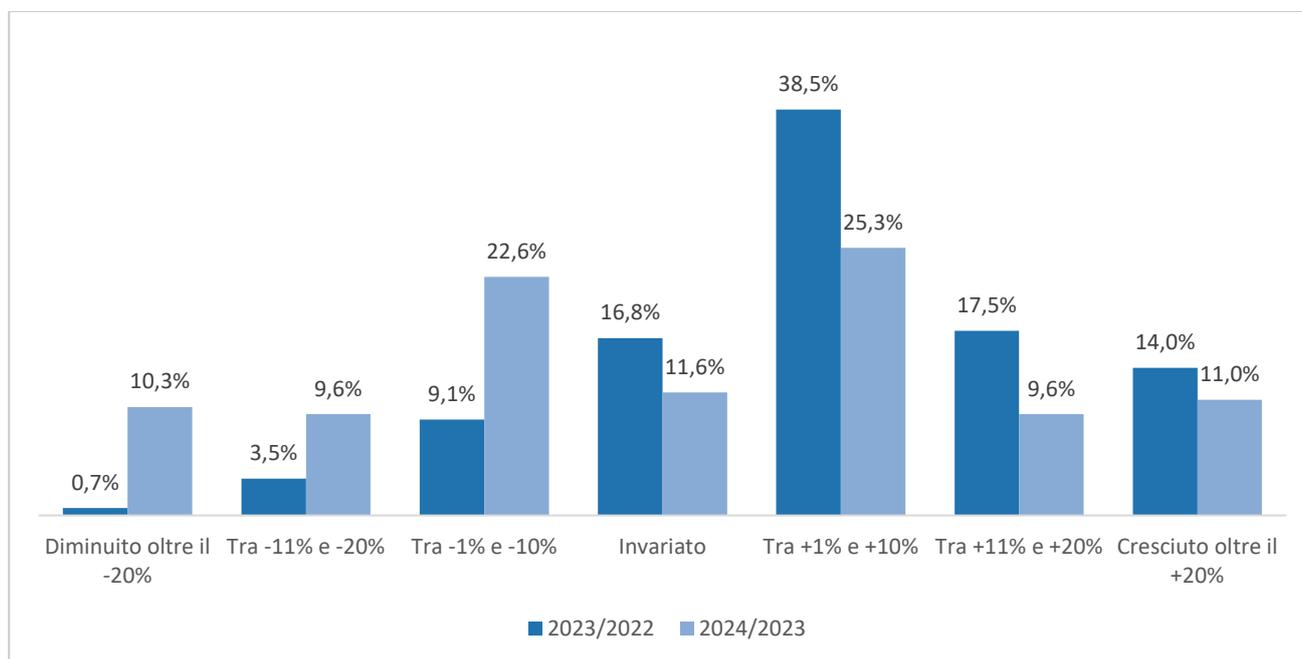
3.6 Internazionalizzazione e investimenti produttivi

Dopo un triennio di costante aumento delle vendite estere piemontesi di automobili e di parti e componenti, il 2024 si è chiuso con una contrazione: con 11,1 miliardi di euro, le esportazioni regionali hanno registrato una variazione negativa del -20,9% rispetto al 2023, trend che si conferma anche a livello nazionale dove la flessione, sebbene più contenuta, raggiunge il -12,2%.

Il crollo delle esportazioni è stato in particolare imputabile a una diminuzione dell'export di automobili (-34,1%), mentre il calo delle vendite di parti e componenti è risultato più contenuto (-2,0%). Nonostante la performance negativa, il Piemonte si è confermato la prima regione italiana per esportazioni del settore, con un'incidenza sul totale del 27,4%, seguito dall' Emilia-Romagna (il 26,1%) e dalla Lombardia (il 14,8%)³⁵.

Nell'ultima edizione dell'Osservatorio, emerge che nel 2024 ha esportato poco meno dell'86% delle imprese piemontesi (quasi il 79% nelle altre regioni) e, tra queste, il 42,5% (era il 13,3% nel 2023) ha dichiarato di aver registrato nell'ultimo anno una diminuzione più o meno consistente del fatturato automotive derivato dalle vendite oltre confine; nonostante il saldo tra dichiarazioni di aumento e di diminuzione del giro d'affari estero risulti lievemente positivo (+3,4%), esso è nettamente inferiore al risultato del 2023 quando si attestava a +56,6%. Ad aver registrato la flessione maggiore del fatturato estero sono stati gli specialisti piemontesi, dove ben il 55,4% ha dichiarato una diminuzione, seguiti dagli specialisti dell'aftermarket (il 40,9%) e dai subfornitori delle lavorazioni (il 40,0%).

FIGURA 3.11 DICHIARAZIONI DI DIMINUIZIONE, STABILITÀ E AUMENTO DEL FATTURATO ESTERO. DATI PIEMONTE



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Rispetto all'anno passato è passata dal 9,1% al 22,6% la percentuale di imprese che hanno registrato una diminuzione del fatturato estero tra il -1% e il -10%; è cresciuto anche il numero di chi ha registrato una

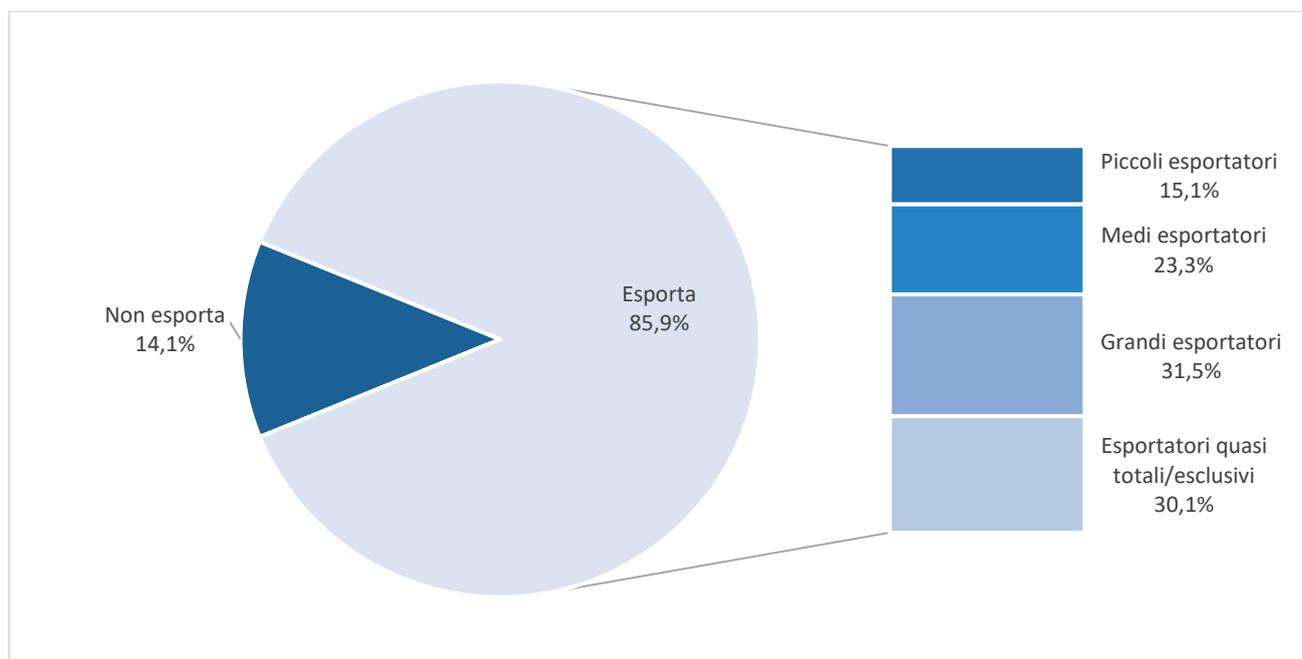
³⁵ I dati qui menzionati differiscono da quelli citati nel capitolo "Scenari globali dell'industria automotive" in quanto fanno riferimento alla Classificazione delle attività economiche ATECO 2007, fonte ISTAT banca dati "Coeweb"

flessione più sostenuta (oltre il -20%) dove la quota raggiunge il 10,3% (contro poco meno dell'1% dell'anno precedente). Risulta modesta la crescita media del fatturato estero piemontese pari al +3,3% rispetto al 2023, di poco superiore a quella del resto d'Italia (+2,4%).

Nonostante il peggioramento complessivo dell'export, aumenta la quota di fatturato che deriva da esso (il 49,0% contro il 45,3% del 2023); tra i vari fornitori, raggiunge un valore più elevato della media complessiva tra gli specialisti dell'aftermarket (il 56,2%) e tra i subfornitori (il 50,3%).

Guardando al grado di intensità dell'export³⁶, delle oltre 140 imprese piemontesi esportatrici, rimane elevato il numero di quelle che generano grazie all'export una quota di fatturato superiore al 50% (il 61,6%), valore in linea con quello delle altre regioni italiane (il 62,8%).

FIGURA 3.12 IMPRESE PIEMONTESE ESPORTATRICI E GRADO DI INTENSITÀ DELL'EXPORT



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

In questa edizione dell'Osservatorio è stato chiesto alle imprese se hanno investito nel triennio 2022-2024 all'estero in termini di produzione o se prevedono di farlo tra il 2025-2027: gli investimenti oltre confine possono offrire, infatti, diverse opportunità come la riduzione dei costi di produzione, la diversificazione del rischio, l'accesso a nuovi mercati.

³⁶ Tale classificazione definisce il grado di intensità dell'export delle imprese:

Tipologia di esportatore	% del fatturato riconducibile all'export
Esportatori quasi totali/Esclusivi	Oltre il 75%
Grande	Tra il 51% e il 75%
Medio	Tra il 25% e il 50%
Piccolo	Meno del 25%

Risulta contenuto il numero di fornitori regionali che si è espresso favorevolmente: solo il 9,7% dei rispondenti ha infatti dichiarato di aver investito o di farlo nel prossimo futuro, percentuale inferiore a quella raggiunta nelle altre regioni (il 13,2%).

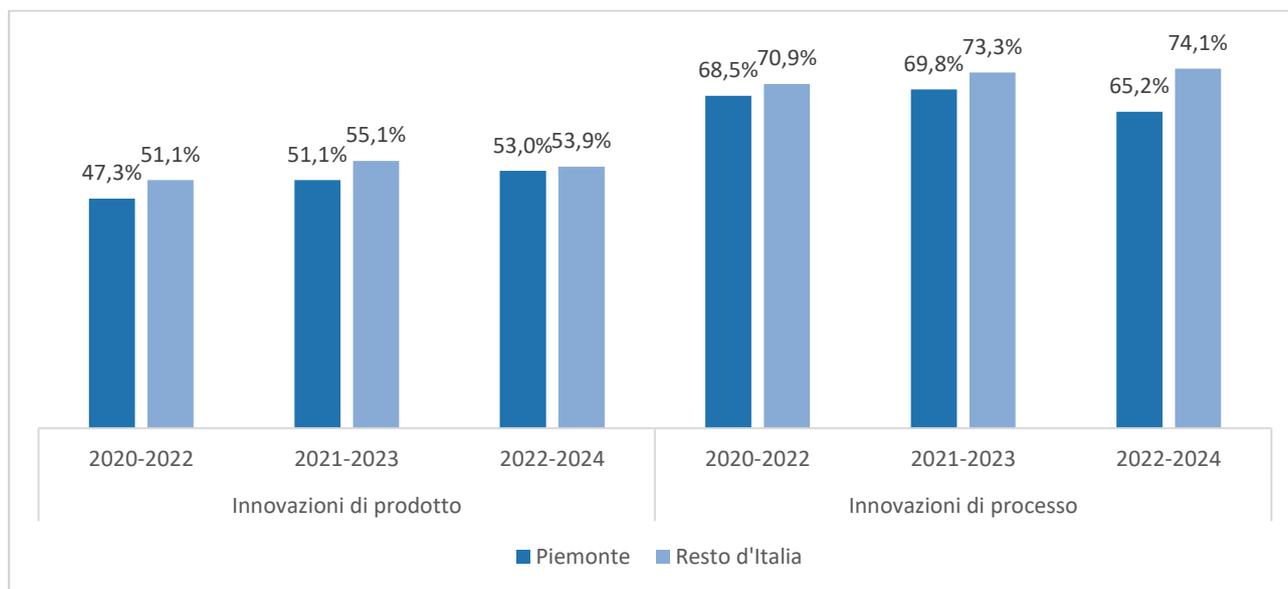
Le tre principali aree in cui i fornitori piemontesi preferiscono effettuare investimenti sono, per ordine di importanza, il Medio Oriente e l’Africa (dove il 46,2% ha già investito e il 50,0% prevede di farlo), l’Europa dell’Est (il 38,5% ed il 21,4%) e il Sud Est asiatico (il 38,5% ed il 42,9%).

3.7 Le imprese piemontesi tra innovazione e R&S

Tra il 2022 e il 2024 il 74,6% delle imprese piemontesi ha dichiarato di aver effettuato almeno un'innovazione di processo e/o di prodotto, percentuale in lieve diminuzione rispetto a quella del triennio precedente (era il 76,4%), ma nettamente inferiore a quella raggiunta dai fornitori delle altre regioni italiane (l'81,6%).

Il calo è principalmente imputabile alle innovazioni di processo, passate dal 69,8% del 2021-2023, al 65,2% (contro il 74,1% del resto d'Italia), mentre crescono lievemente le innovazioni di prodotto (il 53,0%, dato in linea con quello delle altre regioni).

FIGURA 3.13 INNOVAZIONI DI PRODOTTO E DI PROCESSO. VALORE % NEI VARI TRIENNI. DATI PIEMONTE E RESTO D'ITALIA



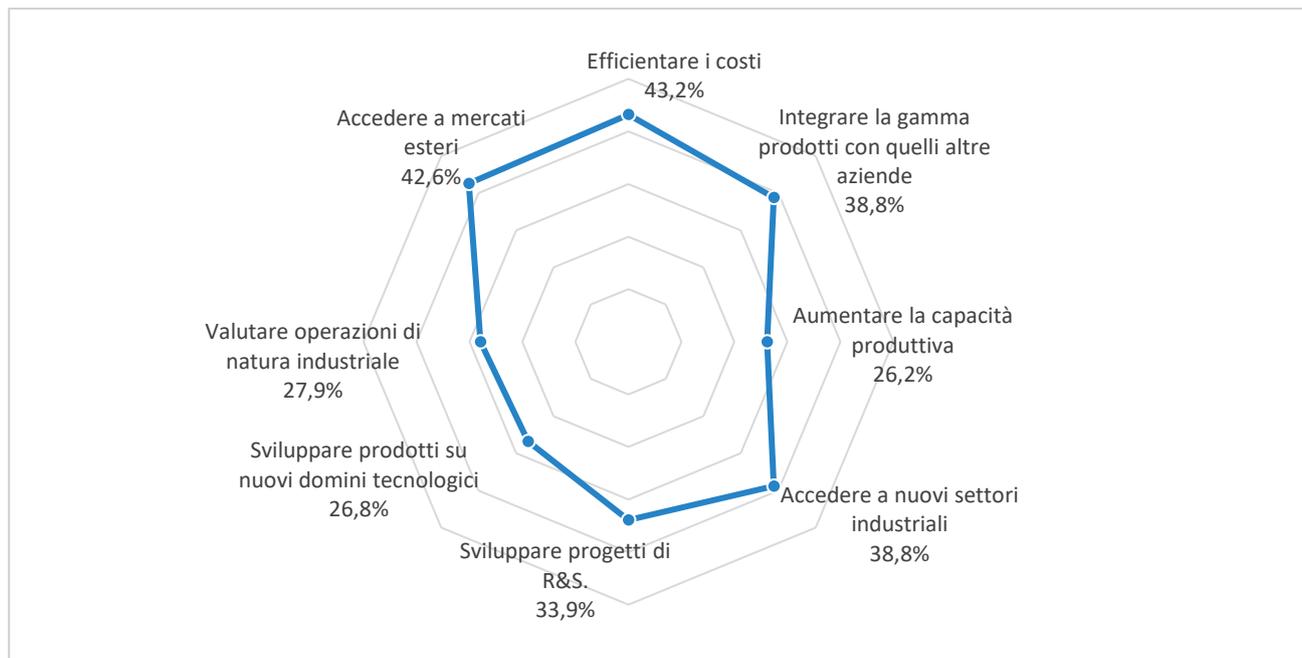
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Se la percentuale raggiunta dai fornitori regionali per le innovazioni di prodotto è la più elevata delle ultime tre edizioni dell'Osservatorio, al contrario quella delle innovazioni di processo è quella più contenuta. Analizzando più nel dettaglio le innovazioni di prodotto, il 45,8% ha innovato solo prodotti già presenti sul mercato mentre il 37,5% ha introdotto esclusivamente nuovi prodotti per il mercato di riferimento dell'impresa; il rimanente 16,7% dei componentisti ha effettuato entrambe le innovazioni. Laddove l'impresa ha effettuato innovazioni di processo, queste hanno toccato principalmente i processi di produzione tecnologicamente nuovi o significativamente migliorati (il 78,8%).

Anche in questa edizione è stato chiesto alle imprese quali strategie di prodotto ritenessero realisticamente di porre in atto nel prossimo triennio (2025-2027). Cresce lievemente la percentuale di fornitori che ha dichiarato di prevedere almeno una strategia di prodotto per il settore automotive nei prossimi anni (il 75,6% contro il 73,5% della scorsa annualità), dato più elevato di quello registrato nelle altre regioni italiane (il 59,2%). Si confermano prevalenti le innovazioni di prodotti già presenti nel mercato, senza radicali cambiamenti (il 67,2%), seguite da quelle di prodotti profondamente rinnovati per concezione o contenuto tecnologico (il 27,8%) e da quelle di nuovi prodotti rispetto a quelli attualmente forniti (il 22,8%).

Nel complesso, le attività di ricerca sono prevalentemente svolte in-house, ovvero direttamente dalle stesse imprese senza il ricorso di collaborazioni esterne con altri soggetti pubblici o privati; tuttavia, le “partnership innovative” con le altre imprese rimangono strategiche sia nelle innovazioni di processo (il 18,2%), sia di prodotto (il 12,0%). La collaborazione tra fornitori risulta infatti importante per lo sviluppo di progetti di ricerca e sviluppo (il 33,9%), o di nuovi domini tecnologici (il 26,8%), che risultano due dei principali obiettivi.

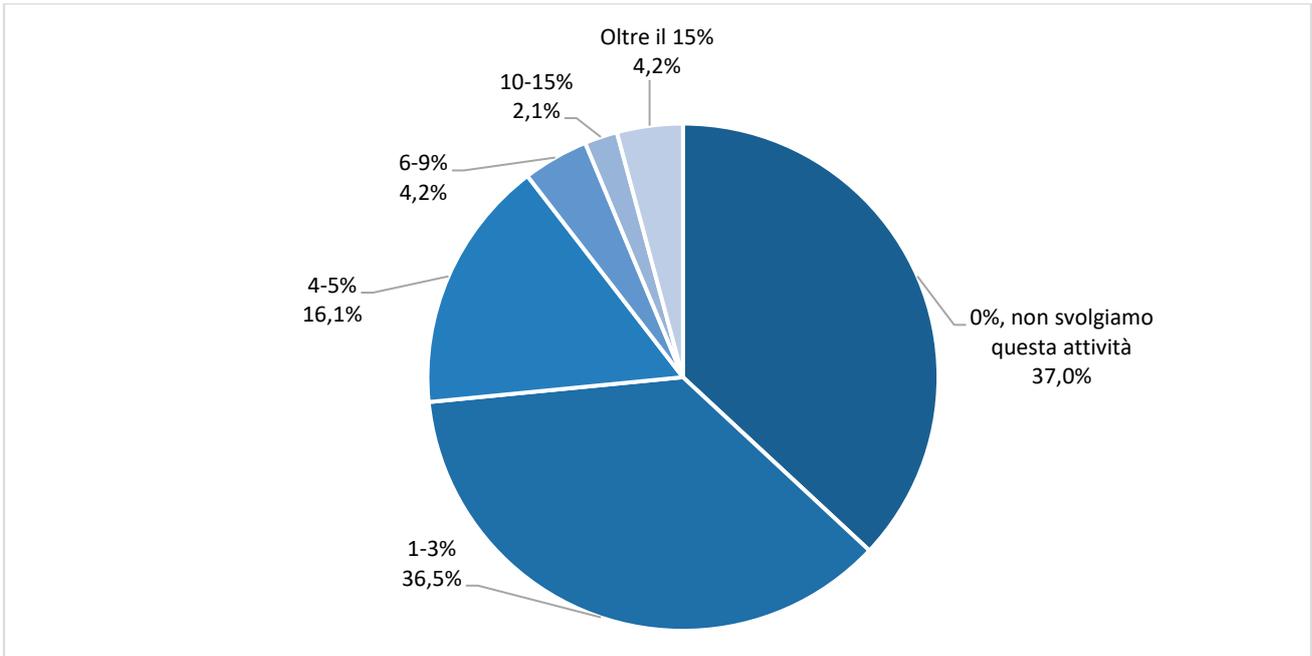
FIGURA 3.14 OBIETTIVI PER CUI SONO STATE ATTIVATE COLLABORAZIONI CON ALTRE IMPRESE



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

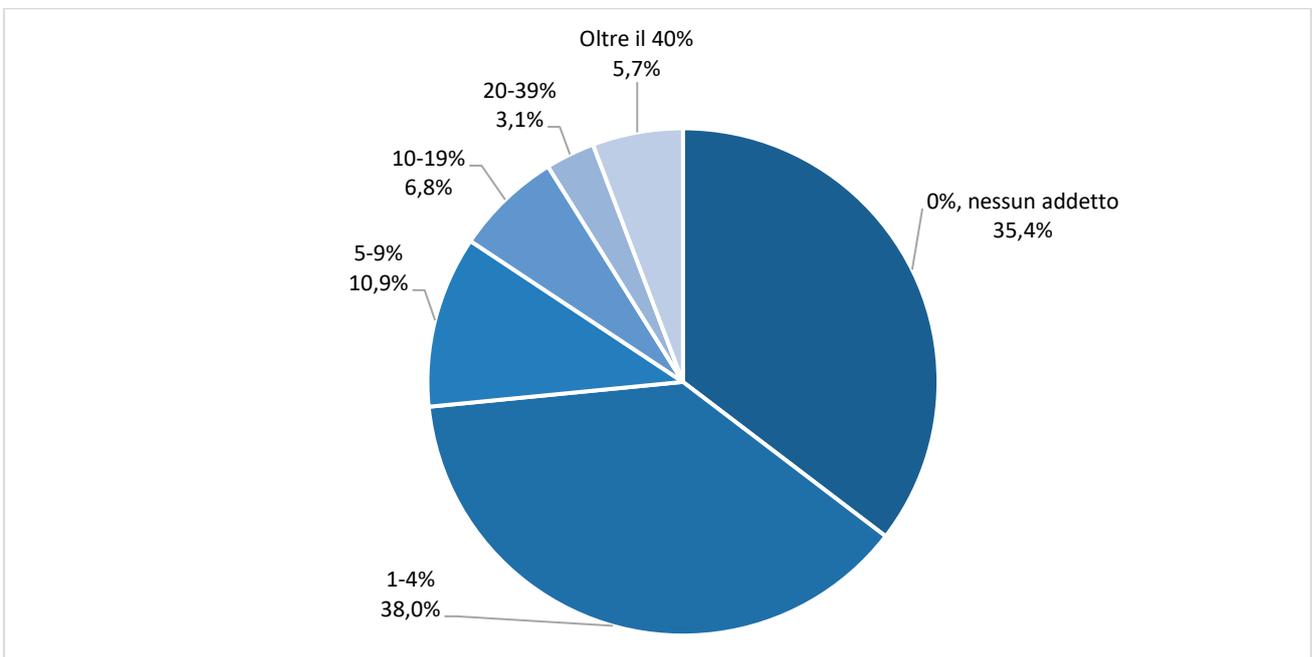
I vertici della piramide di fornitura continuano a trainare l’innovazione: se nel complesso il 63,0% dei fornitori regionali ha destinato almeno una parte del fatturato 2024 a investimenti in R&S, questa percentuale sale al 70,6% tra i fornitori di moduli e sistemi, al 67,1% per gli specialisti, si registra una quota rilevante tra gli E&D (68,2%). Quest’ultimi sono anche gli operatori presso cui si concentra la percentuale maggiore di addetti destinati alla ricerca (il 77,3% contro il 64,6% delle imprese nel complesso).

FIGURA 3.15 PERCENTUALE DI FATTURATO INVESTITO DALLE IMPRESE IN R&S NEL 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

FIGURA 3.16 PERCENTUALE DI ADDETTI DESTINATI ALLA R&S DALLE IMPRESE NEL 2024

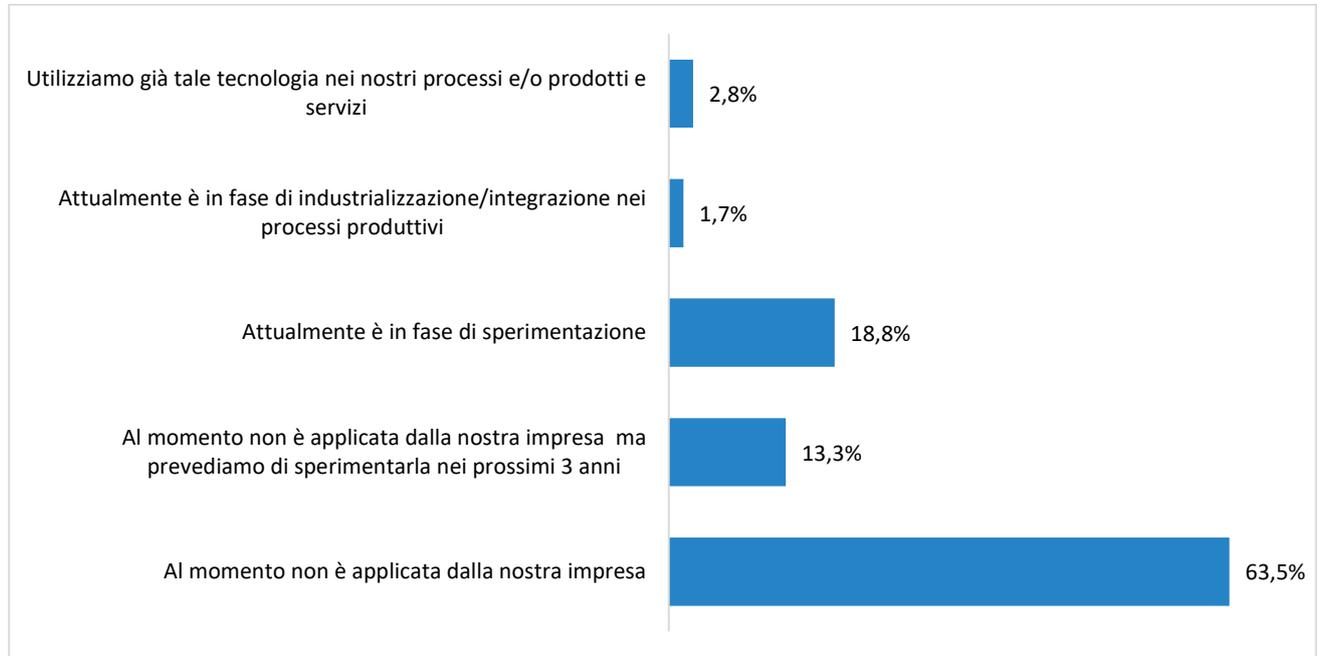


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Quest'anno, per la prima volta, è stato chiesto ai fornitori il livello di applicazione dell'intelligenza artificiale all'interno dell'impresa.

Tra i rispondenti piemontesi il 23,2% utilizza già tale tecnologia o comunque la sta sperimentando/integrando nei processi di industrializzazione; si tratta di una quota più elevata di quella rilevata nelle altre regioni italiane (il 17,5%).

FIGURA 3.17 DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER LIVELLO DI APPLICAZIONE DELL'INTELLIGENZA

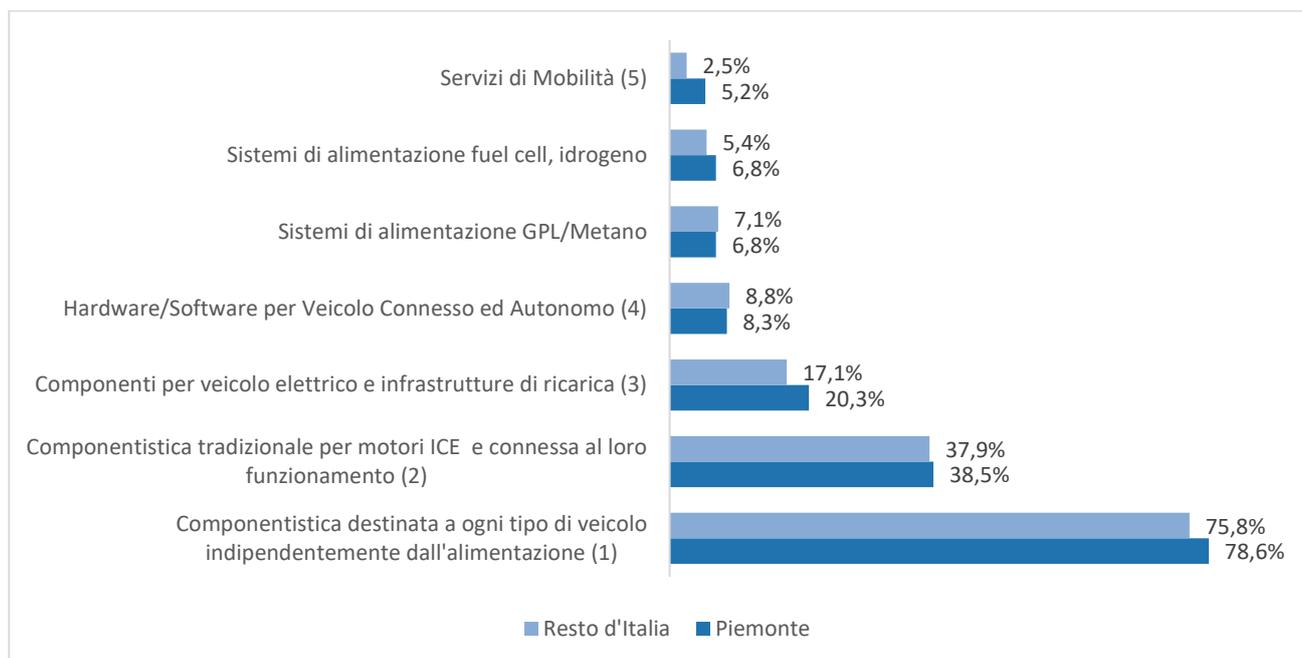


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

3.8 Trend tecnologici, competenze e capitale umano

Il contesto tecnologico nel quale le imprese operano è ancora fortemente ancorato alla realizzazione di prodotti e/o all' erogazione di servizi destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione: quasi il 79% delle imprese piemontesi è attivo nella produzione di quei componenti "universali" e un ulteriore 38,5% lavora specificatamente sulla componentistica per motori a combustione interna o connessa al loro funzionamento.

FIGURA 3.18 DISTRIBUZIONE PERCENTUALE DELLE IMPRESE PER AMBITO TECNOLOGICO DI ATTIVITÀ (RISPOSTE MULTIPLE)



(1) componenti forniti per ogni tipologia di veicolo indipendentemente dall'alimentazione: vetri, spazzole tergicristallo, serrature, fari, fanali, cinture di sicurezza, ecc.

(2) basamenti, bielle, cilindri, pistoni, componenti di trasmissione per veicolo ICE, serbatoi, radiatori, ecc.

(3) pacco batterie, rotor, statori, colonnine di ricarica, wallbox, componenti di trasmissione per veicolo elettrico, ecc.

(4) centraline, schede elettroniche, sensoristica, ecc.

(5) sistemi satellitari, rilevamento veicoli, sistemi di trasporto intelligenti, sistemi telematici, ecc.

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

La quota delle imprese che producono componenti specifici per veicoli elettrici e infrastrutture di ricarica supera il 20% (rispetto al 17,1% del Resto d'Italia), mentre gli altri sistemi di alimentazione – che si tratti di GPL/metano o di alimentazione a idrogeno o fuel cell - hanno entrambi un peso inferiore al 7%. Leggermente più elevata la percentuale di imprese attive nell'ambito dei sistemi di connettività (hardware/software), mentre quelle che operano nei servizi per la mobilità sono di numero più contenuto benché comunque decisamente superiore a quella delle altre regioni italiane (il 5,2% rispetto al 2,5%).

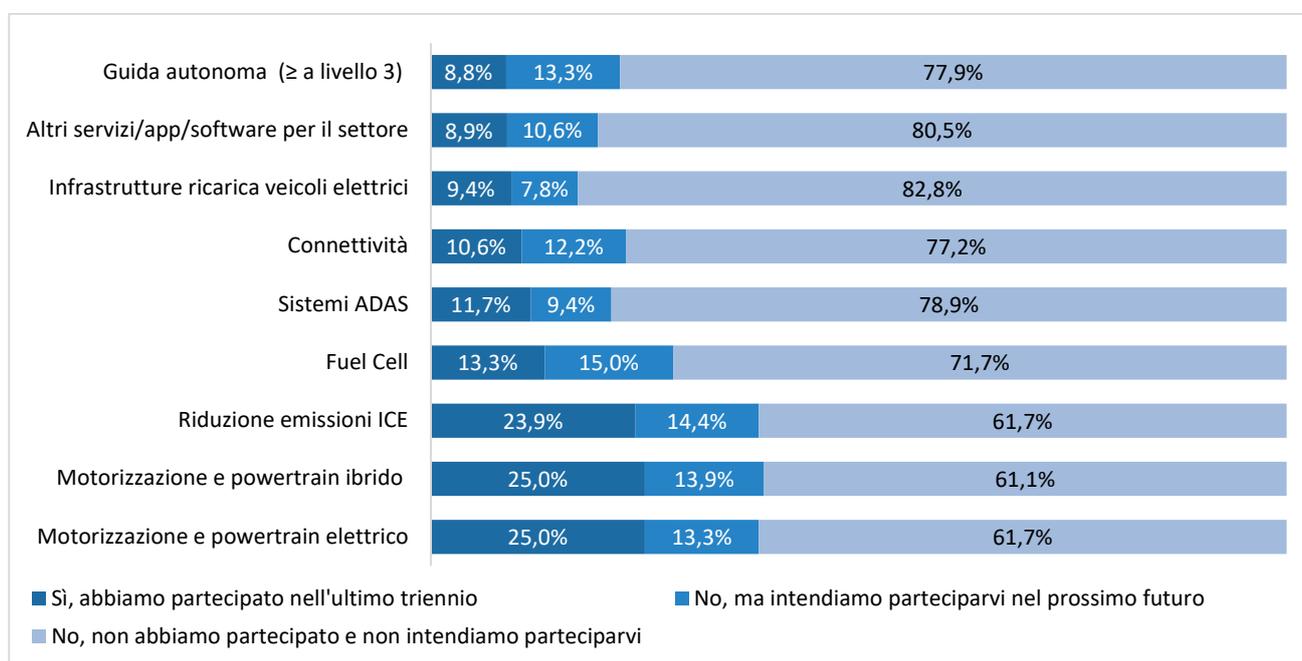
D'altronde, il 66,9% delle imprese piemontesi della filiera automotive ritiene di avere ancora un posizionamento solido sul mercato dei motori a combustione interna (benzina e diesel), mentre la percentuale scende decisamente se si considera quello dei motori a metano e GPL o dei veicoli elettrici o ibridi

rispettivamente pari al 31,5% e al 30,3%). Poco più del 15% delle imprese dichiara di avere un buon posizionamento rispetto al mercato dei veicoli fuel cell³⁷.

La familiarità con i nuovi trend tecnologici del settore è anche alimentata dalla partecipazione a progetti di sviluppo prodotto sul tema, ai quali ha preso parte nell'ultimo triennio – o intende farlo nel futuro prossimo - il 53,9% delle imprese piemontesi rispondenti, rispetto a oltre il 59% di dichiarazioni della scorsa indagine.

Nel corso del recente passato (anni 2022 – 2024), le progettualità connesse alle motorizzazioni (elettrico e ibrido), insieme a quelle orientate alla ricerca di nuovi materiali per l'alleggerimento del peso del veicolo, hanno avuto il più alto tasso di partecipazione e mantengono anche interesse in ottica prospettica. Riguardo alla partecipazione a progettualità nel prossimo futuro riscontrano interesse (più che nel passato) anche quelle relative a fuel cell, guida autonoma e sistemi di connettività.

FIGURA 3.19 PARTECIPAZIONE A PROGETTI DI SVILUPPO PRODOTTO CHE UTILIZZANO UNA DELLE SEGUENTI TECNOLOGIE

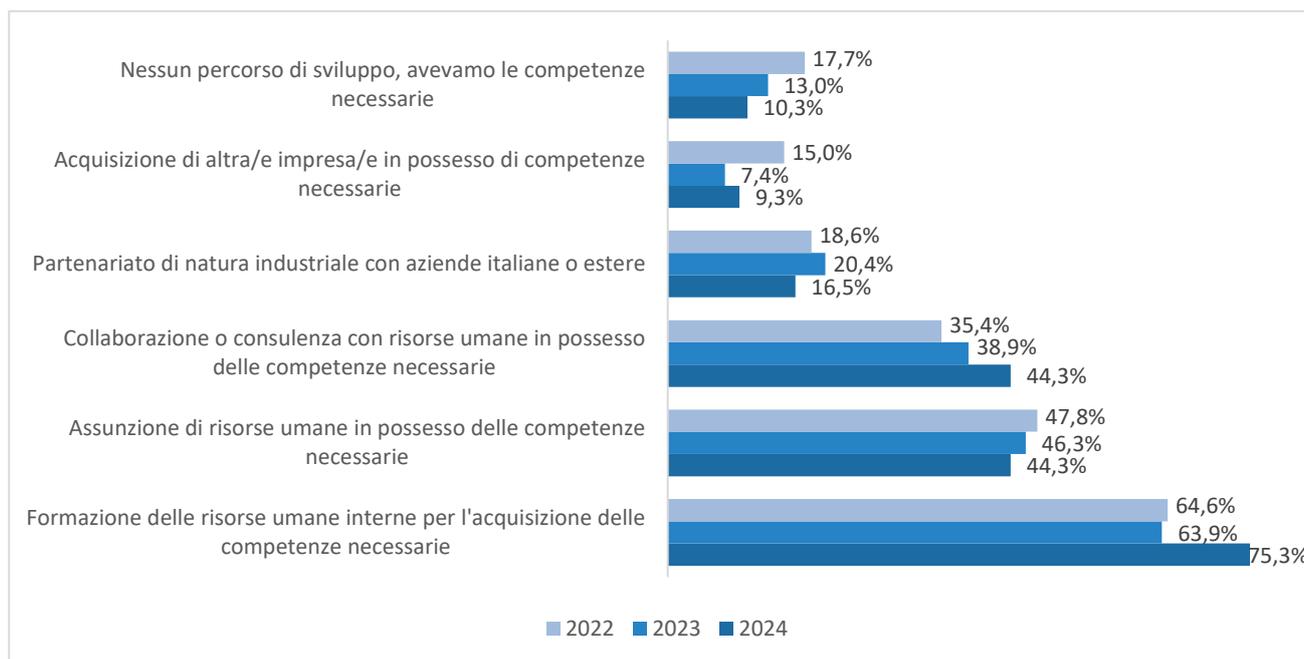


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Per nove imprese su dieci, la partecipazione a progetti di questo genere ha richiesto o richiede l'attuazione di percorsi di sviluppo per formare le risorse umane e creare le competenze necessarie.

³⁷ Sono state qui considerate le risposte con punteggio 4 e 5 (su una scala d'importanza da 1 - per nulla a 5 - molto) alla domanda "Sulla base dei sistemi di alimentazione dei veicoli, come è posizionata la vostra impresa rispetto ai seguenti mercati?". Degna di nota è la percentuale di imprese che dichiarano di non conoscere il proprio posizionamento, in specie per le motorizzazioni a metano e GPL (il 20,2%) e fuel cell (il 22,5%).

FIGURA 3.20 PERCORSI DI SVILUPPO PER ACQUISIRE RISORSE E COMPETENZE NECESSARIE AI PROGETTI SULLE NUOVE TECNOLOGIE. ANNI 2022 – 2024



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

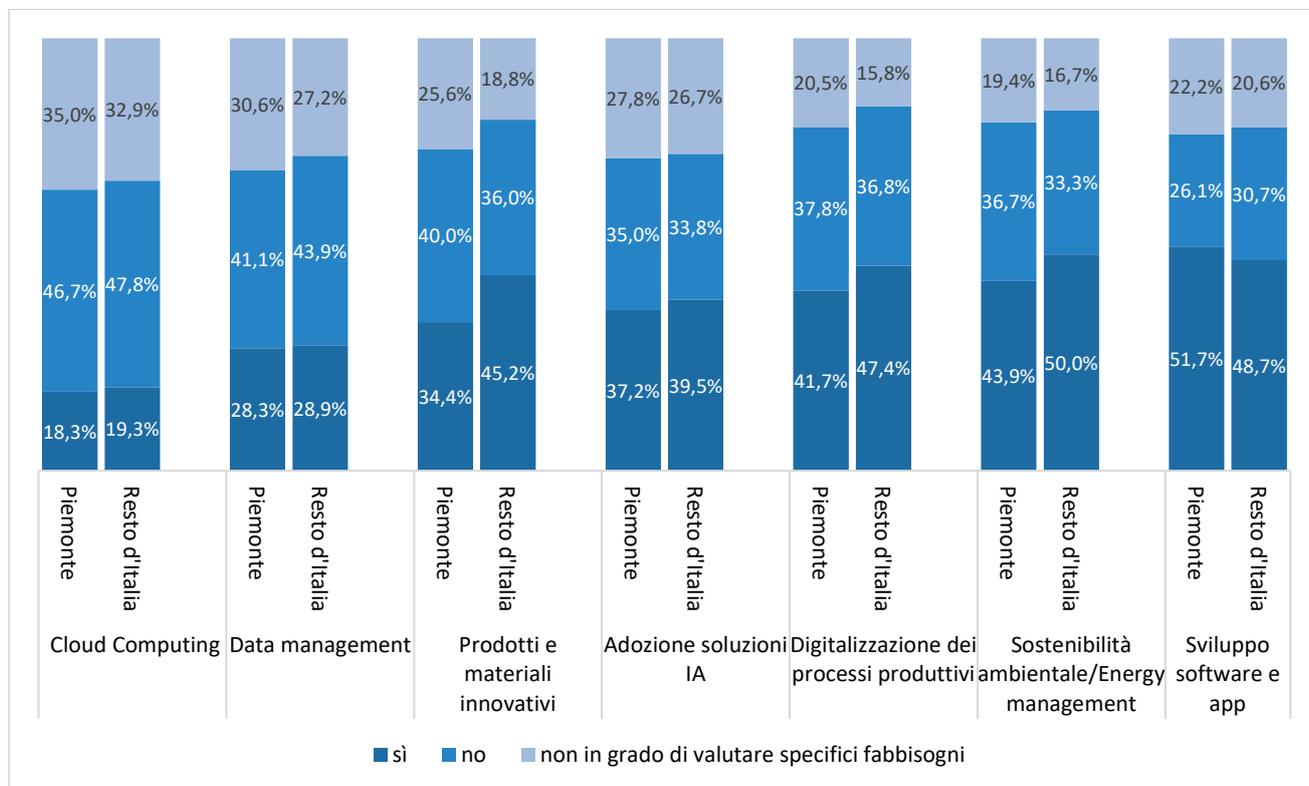
Nello specifico, il 75,3% delle imprese ha previsto una formazione specifica delle risorse umane interne per l'acquisizione delle competenze necessarie, mentre nel 2023 erano meno del 64%. Sale anche la quota di imprese (il 44,3%) che hanno attivato collaborazioni o consulenze con risorse umane in possesso delle competenze necessarie, mentre si riduce lievemente quella di chi ha assunto nuovo personale. Resta meno frequente la scelta di sviluppare partenariati di natura industriale con aziende italiane o estere (il 16,5%) o di acquisire altre imprese con competenze presenti al loro interno (il 9,3%).

In generale, il tema della formazione e dell'acquisizione di competenze o di nuove figure professionali resta importante fra le imprese piemontesi della filiera anche in un'ottica prospettica, seppur sempre connesso a specifiche aree di attività: lo sviluppo software rappresenta l'ambito nel quale più della metà delle imprese piemontesi reputano necessario acquisire nuove figure professionali nel prossimo triennio, in particolare ingegneri e progettisti. Ad esso fanno seguito le aree della sostenibilità ambientale e l'energy management (il 43,9%), la cui ricerca si rivolge prevalentemente a figure professionali esterne all'azienda, quella della digitalizzazione dei processi produttivi (il 41,7%), con il reperimento di ingegneri ma anche tecnici specializzati, e l'ambito dell'adozione di soluzioni di intelligenza artificiale (il 37,2%), da affidare soprattutto a personale altamente qualificato in R&S. In queste tre aree di attività la percentuale di imprese del territorio che ricercano nuove professionalità è comunque più contenuta rispetto a quelle delle imprese del resto d'Italia. L'ambito che pare ad oggi maggiormente presidiato senza la necessità di nuove figure professionali è quello del cloud computing, dove solo il 18,3% delle imprese piemontesi reputa ancora necessario il reperimento di professionalità mancanti all'interno dell'azienda.

Infine, le due aree che rilevano le maggiori difficoltà di reperimento di figure professionali adeguate sono quella connessa alle soluzioni di intelligenza artificiale - qui il 47,6% delle imprese ritiene elevata o molto elevata la difficoltà di trovare competenze - e per oltre il 36% delle rispondenti anche quella della ricerca di

prodotti e materiali innovativi, benché in Piemonte la percentuale di imprese che ricercano professionalità di questo genere sia decisamente più bassa di quella delle altre regioni (il 34,4% rispetto al 45,2%).

FIGURA 3.21 FABBISOGNO PREVISTO DI NUOVE FIGURE PROFESSIONALI PER AREA STRATEGICA NEL PROSSIMO TRIENNIO (% IMPRESE)



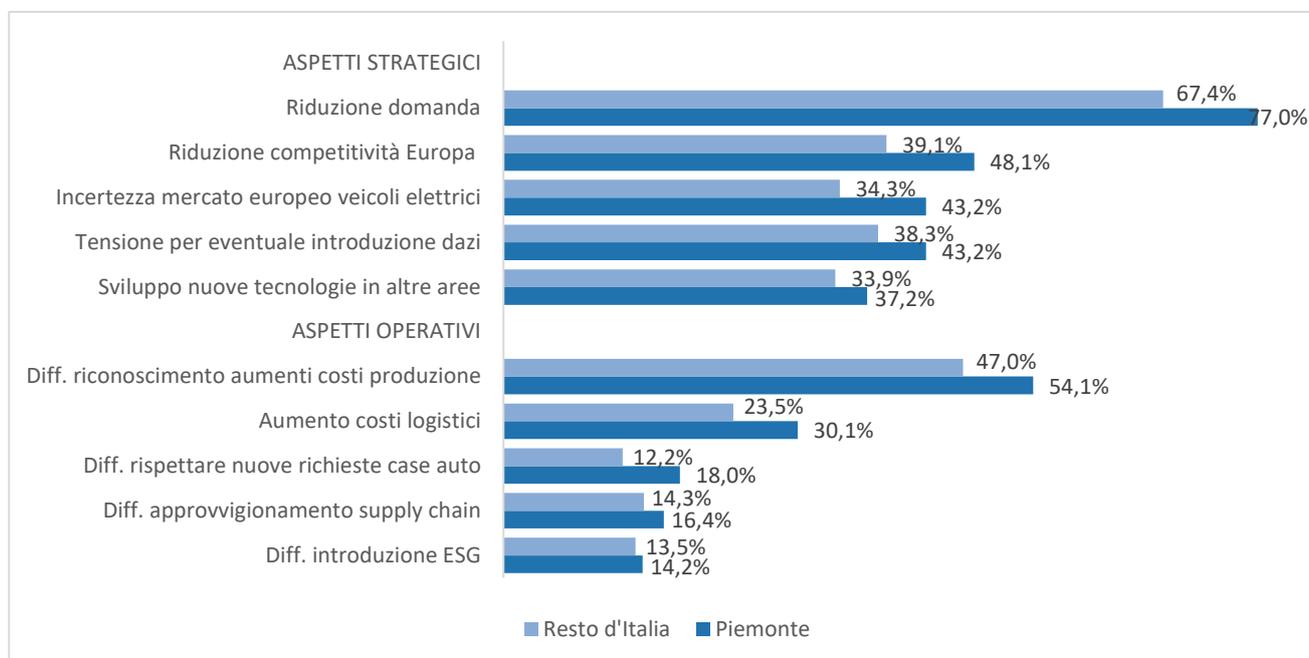
Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

3.9 Strategie d'impresa e domanda di policy

Altra sezione importante dell'indagine, è stata dedicata anche quest'anno alle strategie imprenditoriali messe in atto dalle imprese della filiera, per valutare quali fattori esogeni od operativi abbiano inciso nel recente passato o incidano nel breve periodo ancora in maniera significativa sul business aziendale. In generale, le imprese piemontesi sembrano mostrare una preoccupazione più diffusa trasversalmente, sia rispetto all'indagine precedente ma anche a confronto con quanto emerge dalle imprese delle altre regioni italiane, e questo vale per gli aspetti di carattere strategico, così come per quelli di carattere operativo. La riduzione della domanda e l'incertezza sui volumi produttivi rappresenta il principale elemento che le imprese attenzionano (il 77% delle piemontesi, rispetto al 67% circa delle altre regioni; era il 62% un anno fa). In seconda battuta, si aggiunge anche la difficoltà che oltre il 54% delle aziende piemontesi (il 47% del resto d'Italia) evidenzia nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte dei costruttori di autoveicoli, e che dodici mesi prima rilevava poco meno del 48% delle imprese rispondenti.

Ulteriori preoccupazioni sono connesse alle difficoltà che il mercato europeo si trova ad affrontare: la più generale riduzione della competitività (per il 48,1% delle imprese), l'incertezza che ancora permea il mercato dei veicoli elettrici e le ulteriori tensioni connesse all'eventuale introduzione di dazi (il 43,2%). In termini competitivi, sono fattori di rischio anche il possibile sviluppo di tecnologie in altre aree (per il 37,2% delle imprese) e l'aumento dei costi logistici (il 30,1%). Più contenuta la percentuale di imprese che rilevano difficoltà nel rispettare le nuove richieste delle case auto (il 18%), nell'approvvigionamento della supply chain (il 16,8%) e nel mettere in atto quanto richiesto dagli obiettivi ESG (il 14,2%).

FIGURA 3.22 ASPETTI STRATEGICI E OPERATIVI CHE INCIDONO SUL BUSINESS AZIENDALE (RISPOSTA MULTIPLA, SOMMA DEI VALORI 4 E 5)*



*Scala di valori da 1 - poco impatto a 5 - forte impatto degli aspetti strategici e operativi

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotiva italiana e sui servizi per la mobilità 2025

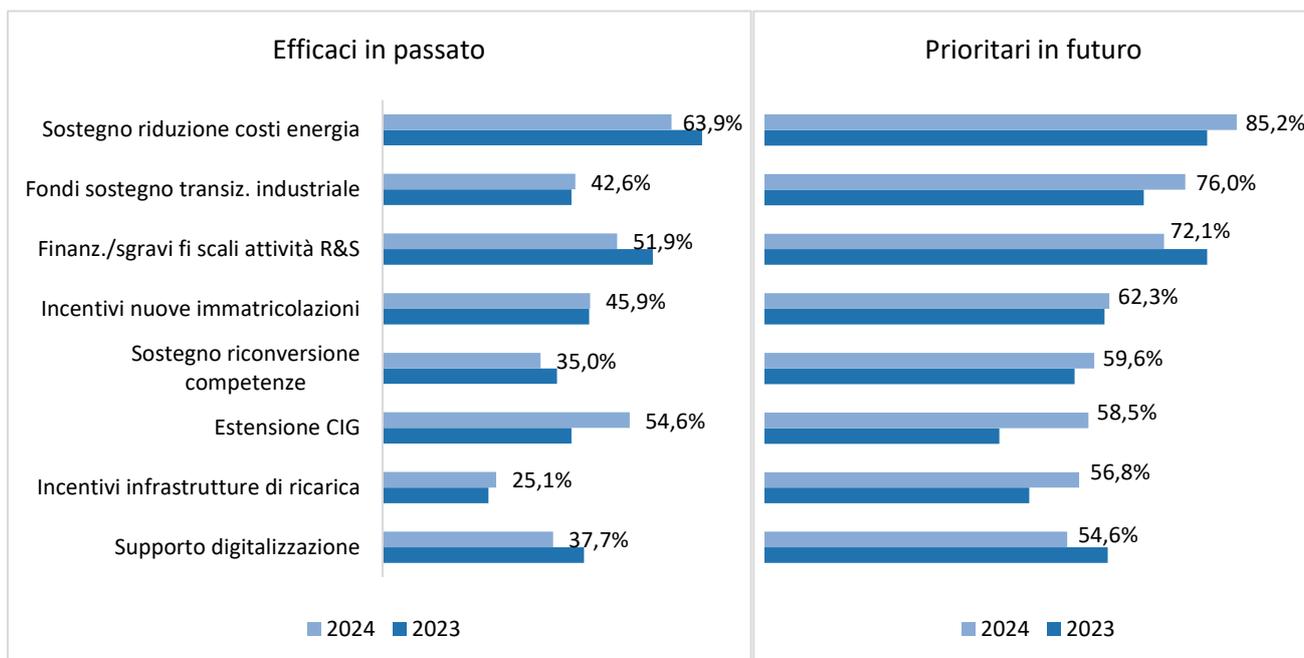
A integrazione di quanto emerso nell'indagine annuale, una domanda analoga a quella poc'anzi analizzata è stata proposta anche nel questionario previsionale, per comprendere se le strategie aziendali stanno

cambiando in relazione a diversi fattori economici o geopolitici. Il contesto europeo continua a ricevere le maggiori attenzioni dalle imprese: infatti il 68% delle rispondenti in Piemonte dichiara che le scelte delle Case Automobilistiche europee (p.e. local marketing, standardizzazione delle piattaforme, ecc...) hanno molta o elevata influenza sulle strategie aziendali, seguite per il 58,7% delle imprese dal permanere di un quadro economico mondiale ancora instabile (inflazione, tassi, aumenti prezzi materie prime, etc.). A ciò si aggiunge l'ingresso della Case Automobilistiche cinesi in Europa, con la costruzione o l'acquisizione di stabilimenti (il 49,5%) mentre cresce anche la sensibilità verso i cambiamenti delle politiche commerciali internazionali orientate ad un maggiore protezionismo (il 48,6%); meno impattanti le tensioni geopolitiche internazionali (il 39,4% delle imprese), che permangono ormai da diverso tempo.

Altro aspetto importante, esplorato nell'indagine annuale, è connesso alle misure di sostegno alla filiera automotive attivate dalle istituzioni pubbliche in risposta alle situazioni contingenti: dall'aumento dei costi di energia e materie prime, ai problemi connessi alla logistica, sino ai processi di transizione tecnologica ed energetica in atto.

Rispetto alle misure adottate in passato, l'ultima indagine ha confermato, seppur con percentuali più contenute, le valutazioni già emerse nell'annualità precedente, connesse al sostegno della riduzione dei costi dell'energia (il 63,9% delle imprese) e al finanziamento o all'attivazione di sgravi fiscali per attività di ricerca e sviluppo (il 51,9%), ma ha anche messo più in evidenza l'importanza dell'estensione della CIG, che invece era una misura ritenuta meno efficace l'anno scorso (il 54,6%) e che anche nel questionario previsionale è emerso come dato significativo. In prospettiva, si rafforza ulteriormente l'istanza per ridurre i costi energetici (l'85,2% delle rispondenti) ma assume importanza anche la creazione di fondi di sostegno per la transizione industriale (il 76%) e si conferma la necessità di supporto per le attività di R&S. In generale, rispetto all'indagine precedente, aumenta l'attenzione per tutte le misure, ma il supporto alla ricerca e sviluppo e alla digitalizzazione perdono di rilievo.

FIGURA 3.23 EFFICACIA DELLE MISURE DI SOSTEGNO ALLA FILIERA AUTOMOTIVE INTRAPRESE DALLE ISTITUZIONI PUBBLICHE



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025 e 2025

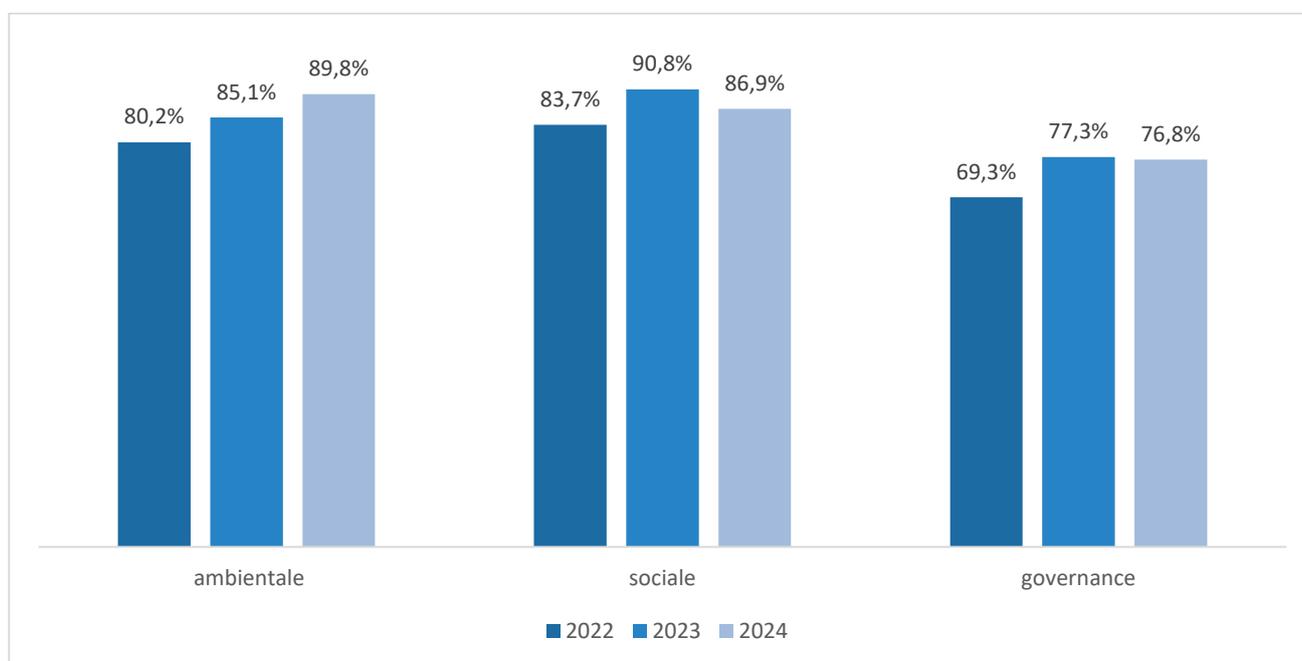
In particolare, per quanto riguarda i processi di transizione tecnologica ed energetica, come già rilevato in occasione dell'indagine precedente, l'azione più importante da attuare per le imprese piemontesi è quella di definire una politica di attrazione degli investimenti verso le case auto estere (il 65% delle imprese) e, in seconda istanza, promuovere attività di servizi dedicati alle imprese della filiera per la ricerca di opportunità su nuovi mercati (il 62,2%).

3.10 ESG e sostenibilità aziendale

L'ultima sezione dell'indagine è stata nuovamente dedicata al tema della sostenibilità aziendale, coniugata nelle dimensioni ambientali, sociali e di governance, sintetizzabili con l'acronimo "ESG" (Environmental, Social and Governance). Nel corso dell'ultimo triennio, è cresciuto di quasi dieci punti percentuali il numero di imprese che hanno posto in atto azioni connesse alla dimensione ambientale, mentre nel 2024 la crescita pare aver subito una lieve frenata per le azioni connesse alla sfera sociale e alla governance aziendale.

Lato sostenibilità ambientale, le azioni già adottate dalle imprese piemontesi con più frequenza sono relative alla definizione di policy di trattamento dei rifiuti non pericolosi (l'81,8%) e pericolosi (il 75,6%), oltre alla più generica elaborazione da parte di oltre sette imprese su dieci di una policy aziendale ambientale. In prospettiva, invece, nel corso dell'anno successivo, le aziende hanno intenzione di implementare soprattutto la definizione di piani di monitoraggio dei propri fornitori sugli aspetti sociali e ambientali e di governance (il 33,5%) e l'adozione di strumenti in grado di monitorare l'energia consumata (il 26,3%).

FIGURA 3.24 IMPRESE CHE HANNO MESSO IN ATTO AZIONI NEGLI AMBITI ESG. ANNO 2022, 2023 E 2024 A CONFRONTO



Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023, 2024 e 2025

Sul fronte della sostenibilità sociale, oltre otto imprese su dieci hanno già messo in atto politiche e azioni supplementari in materia di salute e sicurezza dei lavoratori e quasi il 60% ha già posizioni apicali rivestite da donne; in generale il 58,9% ha adottato politiche per la gestione delle tematiche della diversità, dell'inclusione, e delle pari opportunità. Nel breve termine, oltre un terzo delle imprese intende sviluppare un piano di formazione dei dipendenti sui temi della sostenibilità.

Infine, in tema di governance il 65% delle rispondenti ha già previsto l'adozione di una policy anticorruzione e anticoncussione al proprio interno ma anche politiche e/o regole di gestione dei diritti umani (es. in tema di lavoro minorile e forzato) estese alla propria supply chain. In ottica futura manifestano interesse per la definizione di piani di sviluppo coerenti con la transizione energetica e gli impatti che avrà nell'industria dell'automotive e per la progettazione di Report di Sostenibilità per la raccolta, il monitoraggio e la rendicontazione dei dati aziendali non finanziari (rispettivamente il 38,1% e il 36,7%).