



#componentistica2024

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024

Per le 2.135 imprese della filiera nazionale fatturato ancora in crescita nel 2023, ma per il 2024 prevalgono previsioni pessimistiche per tutte le categorie di operatori, a eccezione del segmento dell'aftermarket. Di fronte alla scadenza europea del 2035, il 34% delle imprese modifica il proprio modello di business puntando a mercati extra UE, orientando i prodotti verso l'elettrico o l'idrogeno, ma anche valutando l'uscita dal settore automotive per aprirsi ad altri settori (il 12%).

Torino, 30 ottobre 2024*** La nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), è stata presentata oggi presso l'Auditorium del MAUTO e ha dato lo spunto per una tavola rotonda dedicata alle sfide più urgenti del mondo automotive in Piemonte e in Italia.

*"Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle case produttrici- spiega il Presidente della Camera di commercio di Torino **Dario Gallina**. -Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal settore auto. In questo contesto di incertezza, stabili gli investimenti in R&S, leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG".*

Per **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): *"La crisi della domanda di autoveicoli in Europa e in Italia, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti in nuove tecnologie della mobilità stanno creando le premesse per un possibile peggioramento di scenario riguardo all'impatto della transizione industriale sull'occupazione. Secondo un recente studio di CLEPA, l'associazione europea della componentistica automotive, dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a 56.000 unità nonostante le per ora disattese proiezioni del 2021, che prevedevano 100.000 nuovi posti di lavoro nella filiera del veicolo elettrico entro il 2025. Nel primo semestre 2024, sono stati annunciati tagli per ulteriori 32.000 posti di lavoro, superando i 29.000 del secondo semestre 2020. La componentistica è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del Fondo automotive 2025-2030 che auspichiamo possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare".*

Il contesto internazionale 2023-2024

Nel 2023 l'economia globale ha subito un rallentamento, ma la dinamica è stata eterogenea: mentre gli Stati Uniti hanno mostrato dinamismo e le economie emergenti resilienza, l'Eurozona ha registrato un marcato rallentamento. Le politiche monetarie restrittive adottate dalle banche centrali per contrastare l'inflazione hanno contribuito alla decelerazione, mentre l'inflazione globale si è ridotta rispetto ai picchi del 2022.

Nel 2023 rispetto al 2022 la **domanda mondiale di autoveicoli** si è attestata a quasi **93 milioni di unità, +11,9%**, con volumi che superano quelli del 2019 (erano oltre 92 milioni). L'andamento delle vendite mondiali è stato fortemente influenzato dalle crescite registrate in Europa (+18,7% in EU27, EFTA e Regno Unito), in Nord America (+13,4%) e nell'area Asia-Pacific (+10,2%), sebbene gli equilibri rispetto al pre-pandemia siano cambiati notevolmente. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente -17,9%, -8,5% e -8%), ma **sono le economie emergenti a spingere il mercato** (principalmente Cina +16,7% e India +33,1%). Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità. Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i **94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023)**. La domanda di autoveicoli **in Italia** chiude il 2023 a **1,8 milioni, +19,1%** rispetto al 2022. Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 18,1%: circa 400mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid. Per il 2024 la stima per il mercato Italia rimane al momento su volumi stabili: -0,5% rispetto al 2023 (previsioni ANFIA).

Con **93,5 milioni di autoveicoli**, la **produzione mondiale** cresce ancora nel 2023 (+10,3%), superando i volumi pre-pandemia (92 milioni nel 2019). La fabbricazione di autoveicoli cresce in tutte le aree, ma **la quota di mercato dei paesi storicamente più legati all'industria automotive si riduce a favore dei paesi emergenti**. Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 880.000 unità, ha chiuso l'anno con una crescita a doppia cifra (+10,6%), ma **si stima che per il 2024 i volumi della produzione italiana di autoveicoli possano abbassarsi a poco più di 600mila unità (-31% rispetto al 2023)**. A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia.

L'Osservatorio – Edizione 2024

L'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità ha identificato un universo di **2.135 imprese con sede legale in Italia**. All'insieme dei produttori di parti e componenti e degli integratori di sistemi e fornitori di moduli che, con gli Engineering & Design, rappresentano sistematicamente il nucleo consolidato della ricerca, sono state evidenziate, nel tempo, anche alcune specializzazioni, come il **motorsport**, l'**aftermarket** e, negli ultimi anni, la **mobilità elettrica** e l'**infomobilità**.

PREVISIONI 2024

Prima di dar conto dei numeri della filiera nel 2023, che mostrano, per alcuni indicatori, ancora una leggera crescita e per altri una sostanziale stabilità, è utile illustrare il **panorama previsionale del 2024**, che ben evidenzia, invece, le difficoltà che sta attraversando la componentistica automotive italiana. Il contesto è di preoccupazione per l'indebolimento dell'industria europea del settore e per la riduzione della domanda, acuito dalle tensioni geopolitiche internazionali, ma anche dalla necessità di stare al passo con quanto imposto dalla transizione tecnologica ed energetica.

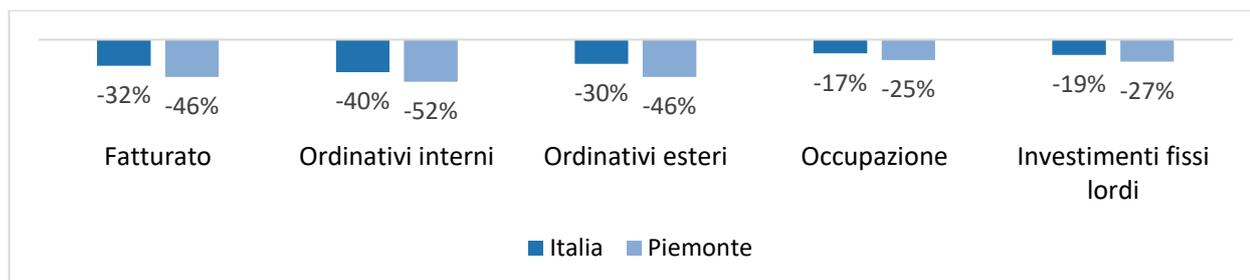
Interrogate¹ sulle previsioni per l'anno in corso le imprese si sono espresse con una visione **marcatamente pessimistica**. Il 2024 viene atteso, infatti, come anno di arretramento per tutti i vari indicatori economici, a partire dal **fatturato** che vede appena il 23% degli operatori dichiarare una crescita e il 55% una diminuzione, con un **saldo del -32%**. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli **ordinativi interni** (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -40%), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli **ordinativi esteri** per il 50% degli operatori e saldo del -30%).

Per un'impresa su tre è prevista una contrazione dell'**occupazione**, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli **investimenti fissi** lordi, per i quali il saldo tra prospettive di crescita e di decremento risulta pari al -19%. Attese sfavorevoli riguardano **tutte le categorie di operatori, tranne** il cluster degli specialisti dell'**aftermarket**.

Il quadro **in Piemonte** in termini prospettici si mostra ancora più negativo per tutti gli indicatori: in particolare per gli ordinativi interni ed esteri e per il fatturato.

¹ Nel mese di luglio al panel dei rispondenti all'indagine dell'Osservatorio (438 imprese) è stato sottoposto un questionario su previsioni dell'anno 2024 e fattori che condizionano le strategie di sviluppo delle imprese. Hanno risposto n. 222 imprese.

SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE RISPETTO AL 2023 PER ALCUNI INDICATORI ECONOMICI. ITALIA E PIEMONTE



I piani di sviluppo delle imprese appaiono in larga misura influenzati dall'**instabilità del quadro economico europeo** (l'87% gli attribuisce una rilevanza almeno media) e dalle **strategie delle case automobilistiche** europee (l'82%, ma di alta rilevanza per il 55%). Permangono poi le preoccupazioni derivanti dalle **tensioni geopolitiche** internazionali, mentre cresce l'attenzione verso l'ingresso delle Case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile realizzazione di stabilimenti. Attenzione elevata anche per il **cambiamento delle politiche commerciali** internazionali, con il maggiore protezionismo e i dazi antidumping.

A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi, nonché in chiave operativa la difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs.

LA FILIERA NEL 2023

ITALIA

Nel 2023 le **2.135 imprese** che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa **170.000 addetti** e generato un fatturato stimato, ad esso direttamente attribuibile, pari a **58,8 miliardi di euro**.

Seppure il 2023 mostri ancora una crescita del giro d'affari del +3,1% sul 2022, essa si presenta più contenuta rispetto all'anno precedente, nettamente inferiore a quanto registrato nel 2021 e, comunque, non riferibile a tutti i segmenti della filiera.

Mestieri	Imprese	2023	2022 (rettificato)	Var.% 2023/2022 Fatturato auto	2023	2022 (rettificato)	Var.% 2023/2022 addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
E&D	178	1.466	1.282	14,3%	8.207	6.768	21,3%
SUB	508	6.092	6.871	-11,3%	21.825	21.454	1,7%
SUB (Lavorazioni)	253	2.506	2.649	-5,4%	8.015	7.952	0,8%
SPEC*	691	27.140	26.299	3,2%	76.143	75.313	1,1%
SPEC (Motorsport)	126	1.606	1.437	11,7%	5.805	5.271	10,1%
SPEC (Aftermarket)	288	4.333	4.141	4,6%	13.594	13.414	1,3%
SIST/MOD	91	15.642	14.314	9,3%	36.428	39.822	-8,5%
Totale	2.135	58.785	56.994	3,1%	170.017	169.995	0,0%

* specialisti puri, mobilità elettrica e infomobilità

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2024

Infatti, se da un lato cresce il fatturato per gli E&D (+14,3%), per i sistemisti e modulist (+9,3%) e per l'insieme degli specialisti (al cui interno spicca il risultato dei fornitori legati al motorsport con il +11,7%), dall'altro è **la subfornitura a evidenziare una certa sofferenza** che riguarda sia i subfornitori tout court (-11,3%), sia quelli delle lavorazioni (-5,4%).

Sul fronte occupazionale, nonostante emerga una stabilità del dato rispetto allo scorso anno, l'analisi per categorie di fornitura rileva, anche in questo caso, delle evidenti differenze: sono

nuovamente gli E&D e gli specialisti del motorsport a distinguersi per i migliori risultati (rispettivamente +21,3% e +10,1%), mentre i sistemisti e modulist si caratterizzano per essere il segmento con il numero di addetti in diminuzione (-8,5%).

PIEMONTE

Il Piemonte si conferma il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6%), a cui seguono la Lombardia (il 27,0%) e l'Emilia-Romagna (il 10,4%). Nel Nord Est si distingue il Veneto (il 9,0%), nel Centro Italia la Toscana (il 3,0%) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4%). **Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34,7% del fatturato e il 33,1% degli addetti.**

Nel 2023 le **713 imprese piemontesi** hanno generato un fatturato di **20,4 miliardi di euro** circa e dato lavoro a **56.356 addetti**.

La dinamica del **fatturato**, nonostante i segnali di difficoltà già emersi nella seconda parte dell'anno, si è mantenuta complessivamente positiva con una crescita media del **+5,9%**. A questo andamento hanno contribuito soprattutto gli E&D, ma la situazione cambia man mano che ci si allontana dai vertici della catena di fornitura: i subfornitori delle lavorazioni hanno subito una contrazione del fatturato pari al -8%. Il dato sugli **addetti** ha registrato una riduzione del **-1,6%** fra 2022 e 2023, da imputare principalmente al segmento dei sistemisti e modulist (-11,2%), dove converge un terzo circa della forza lavoro impiegata dalle imprese della filiera piemontese.

Mestieri	Imprese	2023	2022 (rettificato)	Var.% 2023/2022	2023	2022 (rettificato)	Var.% 2023/2022
		Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	Addetti auto	Addetti auto	Addetti auto
E&D	86	792	696	13,8%	4.716	3.696	27,6%
SUB	164	1.526	1.520	0,4%	6.447	6.457	-0,2%
SUB (Lavorazioni)	78	439	477	-8,0%	1.568	1.512	3,7%
SPEC*	261	8.627	8.270	4,3%	22.375	22.064	1,4%
SPEC (Aftermarket)	82	753	734	2,6%	1.994	2.019	-1,3%
SIST/MOD	42	8.247	7.557	9,1%	18.707	21.057	-11,2%
Totale	713	20.384	19.255	5,9%	56.356	57.269	-1,6%

* specialisti puri, infomobilità e motorsport (in Piemonte gli specialisti del motorsport sono 19).

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

I risultati dell'indagine sul 2023

All'indagine, somministrata nel periodo marzo-maggio, hanno contribuito 438 imprese, con un tasso di risposta del 20,3% a conferma dell'attenzione rivolta dagli operatori del settore.

Dinamiche del fatturato nel 2023

Dopo un biennio di notevole espansione della filiera, con il recupero dei livelli di attività del periodo precedente alla pandemia, nel 2023 la dinamica del fatturato delle imprese della componentistica automotive è apparsa positiva, seppure **attenuata rispetto al recente passato**. Si è ridotta la quota di imprese che hanno registrato nell'anno un aumento del fatturato, passata, in Italia, dal 72% al 52% e, in Piemonte, dal 65% al 57%.

La scadenza europea del 2035

In una visione di medio-lungo termine, le imprese sono state interrogate sulle strategie che verranno poste in atto in vista della **scadenza europea del 2035**, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico.

Il 66% delle imprese non prevede di effettuare cambiamenti, o in quanto i prodotti realizzati non sono interessati dalla nuova normativa (il **51%**) o perché l'impresa è già orientata alla produzione di componenti o servizi per veicoli ad alimentazione elettrica o fuel cell (il **15%**). **Il 34% delle imprese prevede invece mutamenti del modello di business** che si concretizzano prevalentemente nel **mantenimento** di una quota parte di componentistica per motorizzazioni a **combustione interna per clienti extra Ue** (il **21%** del totale dei rispondenti), e/o nell'intenzione di modificare propri prodotti o servizi, **orientandoli all'elettrico o idrogeno** (il **15%**).

L'opzione di possibile **uscita dal settore automotive**, per aprirsi ad altri settori, coinvolge invece il **12%** dei componentisti, ed è individuata come **unica scelta possibile dal 6%**.

I trend tecnologici

La filiera si mostra **significativamente orientata verso la componentistica** di prodotti e/o servizi **destinati a ogni tipo di veicolo** (l'84,0%) indipendentemente dall'alimentazione. Il 30,1% invece è orientato verso la produzione di componenti che caratterizzano i **motori a combustione interna**. Inizia, tuttavia, ad essere **rilevante il numero di componentisti specializzati in parti per veicolo elettrico e infrastrutture di ricarica (il 16,4%)**, così come si possono identificare quelli attivi nella produzione di **hardware/software per i veicoli connessi e autonomi (il 6,6%)** e, in generale, nei **servizi per la mobilità** (il 2,7%), nonché quelli che presidiano i sistemi di alimentazione a fuel cell (il 5,5%). Sui sistemi ad alimentazione a GPL/metano operano invece il 6,8% delle imprese.

Se nella precedente edizione dell'Osservatorio, nel complesso, si era stabilizzata la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain, nel triennio 2021-2023 **la spinta verso tali progetti rallenta**: per i powertrain ibridi ha riguardato il 26,7% delle imprese (erano il 30,0% nel triennio 2020-2022), e per quelli elettrici il 23,6%, circa cinque punti percentuali in meno rispetto al triennio in esame nella scorsa rilevazione. Resta invece pressoché stazionaria la quota di imprese che ha preso parte a progetti di **riduzione delle emissioni** sul motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 24,1%).

Relazioni della filiera con Stellantis e Iveco

Nel 2023 **si consolida la quota di imprese che risultano avere Stellantis e/o Iveco**, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al **69,4%** (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. **In Piemonte** le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una quota più alta di imprese, il **78,5%**, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%).

Diminuisce, tuttavia, nell'ultimo triennio, la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/Iveco, dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022, mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

Propensione all'internazionalizzazione

Leggero calo delle imprese che dichiarano **di vendere i propri prodotti sui mercati esteri**: risultano il **79,4%** a fronte del 80,7% della scorsa edizione; si stabilizza la **quota di fatturato automotive** riconducibile a tali vendite pari **al 46,2%**.

R&S

Pressoché **stabile la quota di imprese che ha indirizzato investimenti** (il 66%) e impiegato addetti nelle attività di R&S (il 68%), nonché, nel tempo, il numero di imprese che ha depositato brevetti (il 18%). Nel triennio 2021-2023, le innovazioni di prodotto hanno riguardato il 53% delle imprese e quelle di processo il 72%, entrambe in crescita rispetto all'edizione precedente. Si accentua l'orientamento a forme di **collaborazione fra imprese** per sviluppare progetti R&S (il 45% le ha poste in essere o previste nel breve periodo, a fronte del 35% dell'anno precedente), in un contesto in cui aumentano le relazioni con altre realtà imprenditoriali,

principalmente per accedere a nuovi settori e per efficientare i costi. È con la filiera piemontese che vengono attivate più forme di cooperazione (con il 60% delle risposte), seguita da quelle della Lombardia (il 49%), dell'Emilia-Romagna (il 32%) e del Veneto (il 25%).

ESG

Cresce l'attenzione e la sensibilità delle imprese dell'automotive verso il tema della sostenibilità e della responsabilità aziendale: le imprese che hanno già adottato un'azione in linea con i **criteri ESG (Environment, Social e Governance)** sono il 78% se si considera il tema ambientale, l'83% nell'ambito sociale e il 72% nella Governance. Rispetto al 2022 si è osservato un aumento sia degli operatori che le hanno già avviate sia di quelli che intendono farlo nei prossimi 12 mesi.

In particolare, fra le varie azioni di tipo **ambientale**, il 74,5% delle imprese ha posto in atto una politica di **trattamento dei rifiuti non pericolosi** e l'11,5% ha in programma di farlo nel prossimo anno, così come per il trattamento di rifiuti di tipo pericoloso (rispettivamente il 72,2% e il 10,3%). In tale categoria, emerge anche una particolare attenzione all'adozione di strumenti in grado di **monitorare l'energia consumata** e all'**acquisto/produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili**.

Fra le azioni in ambito **sociale** è alta la percentuale di rispondenti che ha adottato, o intende farlo, politiche supplementari in materia di **salute e sicurezza dei lavoratori**, pari a quasi il 91%, e otto su dieci hanno già provveduto, ma anche di quelli che si sono mossi nella gestione delle tematiche della **diversità, dell'inclusione, e delle pari opportunità** (il 58,5%) o intendono farlo (il 22,3%).

In ultimo, nella dimensione legata alla **governance**, spicca il dato relativo alle imprese che hanno già attivato **politiche di anticorruzione** (il 64,5%) e di quelle che chiedono ai propri fornitori il rispetto dei **diritti umani** (il 63,2%). Il 14% degli intervistati prevede di operare in futuro in tali direzioni.

La domanda di policy da parte delle imprese

Alle imprese della componentistica è stato domandato un giudizio sull'efficacia, nel recente passato, e sull'utilità in futuro delle misure di sostegno alla filiera automotive adottate dalle istituzioni pubbliche. Confermando i risultati della precedente rilevazione, viene espressa una valutazione positiva soprattutto sull'efficacia delle iniziative dirette al **contenimento dei costi dell'energia** (il 71% delle imprese), che **restano prioritarie** anche nel futuro (il 79%).

Un alto giudizio in termini sia di efficacia passata (il 56%), sia di attese (il 75%) è raccolto dai **finanziamenti e dagli sgravi fiscali per attività R&S**; viceversa, per la misura di creazione di un fondo di supporto alla transizione industriale a livello nazionale ed europeo, è elevata l'esigenza di intervento per il futuro (il 68%) a fronte di un giudizio più modesto su quanto già adottato (efficace per il 39%). Diminuisce la valutazione positiva sull'adeguatezza degli **incentivi per le nuove immatricolazioni** e delle misure di sostegno per la **digitalizzazione**, che permangono di assoluta priorità per sei imprese su dieci.

Nell'insieme, vengono considerati meno incisivi gli interventi previsti per la riconversione delle competenze, e soprattutto gli incentivi messi in campo per le **infrastrutture di ricarica**, ambito nel quale l'Italia sconta ancora un significativo ritardo rispetto ad altri Paesi europei e sul quale quasi un'impresa su due continua a esprimere istanze per misure specifiche.

L'estensione della CIG (Cassa Integrazione Guadagni), è una priorità per il futuro imminente per oltre 4 imprese su dieci, ma le ultime informazioni statistiche mostrano, specie per il Piemonte, un crescente ricorso agli ammortizzatori sociali per il settore automotive.

Per informazioni:

Settore Comunicazione esterna e URP
Camera di commercio di Torino
Tel. 011 571 6652/7
relazioni.esterne@to.camcom.it
www.to.camcom.it/comunicatistampa

Miriam Gangi
Comunicazione e Ufficio stampa
ANFIA - Sede di Torino
Tel. 011 55 46 502 - 338 73 03 167
m.gangi@anfia.it
www.anfia.it
@ANFIA_it

