

#componentistica2022

## Componentistica automotive italiana 2022

**Sono oltre 2.200 le imprese della filiera italiana, con un fatturato in netta ripresa nel 2021 (+16,7%) e un'apertura sempre più marcata verso powertrain elettrici ed ibridi. Di fronte ad un panorama internazionale complesso, le imprese chiedono riduzione dei costi dell'energia, progetti di digitalizzazione e innovazione, ma anche incentivi alle immatricolazioni e più infrastrutture per le ricariche di auto elettriche.**

Torino, 24 ottobre 2022 \*\*\* Presentata questa mattina presso il Centro congressi del MAUTO l'edizione 2022 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana, indagine realizzata dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

*"Il 2021 si era chiuso in ripresa, con un fatturato nazionale in crescita del 16,7%, ma oggi per le imprese della filiera automotive si moltiplicano le sfide: alti costi energetici e delle materie prime, crisi internazionale e soprattutto accelerata transizione ecologica, nonostante il posizionamento prevalente rimanga ancora sui motori tradizionali (73,8%) - spiega il Presidente della Camera di commercio di Torino **Dario Gallina**. - Per questo le nostre imprese cercano soluzioni, vendendo di più all'estero, investendo in innovazioni di prodotto e cercando sul mercato del lavoro nuove competenze, spesso difficili da trovare: cautela e prudenza caratterizzano in ogni caso le prospettive per l'anno in corso".*

Per **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica): *"Anche l'export della componentistica ha visto nel 2021 un netto recupero (+15,4%), con un rallentamento nella seconda parte dell'anno per via del protrarsi della crisi dei semiconduttori, delle materie prime e della logistica. Nel 2022, gli effetti di instabilità legati al conflitto in Ucraina potrebbero portare ad una frenata. Per traguardare le sfide della transizione energetica, le nostre imprese, da quest'anno, possono contare anche sulle misure del fondo automotive, in particolare gli interventi di politica industriale come i contratti di sviluppo e gli accordi di innovazione, che agevolano i programmi di investimento delle imprese".*

### Il contesto internazionale 2021-2022

Nel 2021 la **domanda mondiale** di autoveicoli si è attestata a **83 milioni di unità**, il **5%** in più rispetto al 2020, ma il 9% in meno rispetto al 2019 (91 milioni di veicoli). L'andamento delle vendite mondiali è stato influenzato dalle crescite marginali di Europa (+0,4% in EU27, EFTA e Regno Unito), Nord America (+4%) e Cina (+4%). L'area BRIC rappresenta il 41% della domanda globale di autoveicoli con 34 milioni di unità, grazie soprattutto alla crescita della Cina, che, nonostante sia stato il primo paese ad essere colpito dalla pandemia, ha subito nel 2020 una contrazione più bassa rispetto agli altri principali mercati, mentre nel 2021 ha registrato una crescita del 4% con 26,3 milioni di vetture immatricolate ed una quota sul mercato mondiale del 32%.

La domanda di autoveicoli in **Italia** chiude il 2021 a **+6,7%**, ma se confrontiamo il dato con il 2019, il calo è pari al 21,8%: 463mila veicoli in meno rispetto ai volumi pre-Covid.

Nei primi mesi del 2022 l'attività economica ha mostrato una decelerazione diffusa tra i principali paesi. La crisi Russia/Ucraina ha amplificato criticità già esistenti: inflazione, ostacoli al funzionamento delle catene del valore, aumento della volatilità finanziaria, ulteriori rialzi dei

prezzi delle materie prime energetiche. Il Fondo Monetario Internazionale ha così rivisto al ribasso le stime di crescita del Pil mondiale per il biennio 2022-2023.

Nel 2022 la domanda mondiale potrebbe attestarsi attorno agli 80 milioni di autoveicoli (-2,8% sul 2021); in Italia le vendite di autovetture sono previste in calo del 10,3% a 1,3 milioni di unità (previsioni Fitch Solutions).

Con **80,1 milioni di autoveicoli**, la **produzione mondiale** nel 2021 torna a crescere (**+3,1%**), dopo i cali consecutivi del 2018, 2019 e, soprattutto, del 2020 (-15,8%). La fabbricazione di autoveicoli cresce in Sud America (+17,5%) e in Asia (+5,5%), ma resta stabile in NAFTA e si **riduce in Europa** (-3,6% e 16,3 milioni di unità). La localizzazione della produzione di semiconduttori ha certamente favorito la Cina, che si conferma il maggior produttore mondiale di autoveicoli (oltre 26 milioni nel 2021).

Secondo le stime ANFIA, **in Italia** la produzione domestica di autoveicoli ha registrato una lieve crescita nel 2021, **+2,4%**, seppure con volumi ancora al di sotto di quelli pre-Covid (circa 120mila unità in meno rispetto al 2019). La produzione industriale del settore automotive italiano (inclusa la produzione di carrozzerie e componenti) registra una crescita tendenziale del 18,7% nel 2021 rispetto al 2020 (-8,5% rispetto a gennaio-dicembre 2019) e chiude il consuntivo di gennaio-giugno 2022 a -3% su base annua. Per il 2022 si stima che i volumi della produzione italiana possano attestarsi intorno a 730mila unità (-8,2% rispetto al 2021); a livello mondiale si prevede che la produzione di autoveicoli si chiuda a fine 2022 a -2,1% (previsioni Fitch Solutions).

### I numeri della componentistica automotive ITALIA

Nel 2021 le **2.202 imprese** che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore oltre **168.000 addetti** e generato nello stesso anno un fatturato stimato pari a **54,3 miliardi di euro**.

Rispetto al 2020, che si era chiuso con un significativo calo del fatturato e una riduzione più modesta in termini occupazionali sull'anno precedente, il **2021 mostra una ripresa**, con una **variazione del +16,7% del volume d'affari** e una sostanziale **stabilità del numero di addetti (+0,6%)**.

	Imprese	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020 Fatturato auto	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020 addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
<b>SUB</b>	630	7.722	6.146	25,6%	24.397	24.068	1,4%
<b>SUB (Lavorazioni)</b>	268	2.114	1.626	30,0%	8.854	8.762	1,0%
<b>SPEC*</b>	634	25.985	22.544	15,3%	74.239	74.135	0,1%
<b>SPEC (Motorsport)</b>	118	1.111	962	15,5%	4.917	4.684	5,0%
<b>SPEC (Aftermarket)</b>	278	2.749	2.310	19,0%	8.678	8.650	0,3%
<b>E&amp;D</b>	184	957	821	16,6%	7.308	7.046	3,7%
<b>SIST/MOD</b>	90	13.713	12.146	12,9%	39.694	39.747	-0,1%
<b>TOTALE</b>	<b>2.202</b>	<b>54.351</b>	<b>46.555</b>	<b>16,7%</b>	<b>168.087</b>	<b>167.092</b>	<b>0,6%</b>

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Le **variazioni positive** del fatturato **automotive** hanno interessato **trasversalmente tutti i segmenti della filiera**, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono attribuibili ai

subfornitori (+25,6%), in particolare a quelli delle lavorazioni (+30%) e agli specialisti dell'aftermarket (+19%).

## PIEMONTE

**Il Piemonte mantiene il primato** nazionale per numero di imprese (**il 33,3%**), immediatamente seguito da Lombardia (il 27%), Emilia-Romagna (il 10,4%) e Veneto (il 8,8%).

**In Piemonte il fatturato generato dalla componentistica** nel 2021 è stato pari a **17,6 miliardi di euro** (il 32,5% del totale nazionale), con oltre **58.600 addetti** (il 34,9%). Rispetto all'anno precedente, il **fatturato ha dato segni di recupero (+16,8%)**, mentre **gli addetti** sono risultati tendenzialmente **stabili**.

		2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020	2021	2020 (rettificato)	Var.% 2021/2020
	Imprese	Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto (mln Euro)	Fatturato auto	Addetti auto	Addetti auto	Addetti auto
<b>SUB</b>	190	1.425	1.119	27,3%	6.801	6.784	0,3%
<b>SUB (Lavorazioni)</b>	94	358	290	23,4%	2.042	1.993	2,5%
<b>SPEC*</b>	237	7.371	6.380	15,5%	23.592	23.737	-0,6%
<b>SPEC (Aftermarket)</b>	81	636	556	14,4%	1.895	1.921	-1,4%
<b>E&amp;D</b>	90	450	360	25,0%	3.367	3.403	-1,1%
<b>SIST/MOD</b>	41	7.409	6.408	15,6%	20.914	20.978	-0,3%
<b>Totale complessivo</b>	<b>733</b>	<b>17.649</b>	<b>15.113</b>	<b>16,8%</b>	<b>58.611</b>	<b>58.816</b>	<b>-0,3%</b>

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2022

Anche per il Piemonte la crescita è stata trasversale a tutti i segmenti della filiera. Le variazioni di maggior crescita sono state registrate dalla subfornitura, che nel 2020 aveva sofferto con particolare enfasi la crisi del mercato, e dalle imprese di E&D.

### La filiera automotive nel 2021

All'edizione del 2022 dell'Osservatorio hanno partecipato 454 imprese, con un tasso di restituzione del 20,9% e un totale di rispondenti al secondo anno di partecipazione pari al 60,3%, a riprova dell'interesse che questa attività di ricerca riveste fra gli operatori del settore.

### Dinamiche del fatturato

Il saldo tra le dichiarazioni di aumento e quelle di decremento del fatturato 2021 è risultato pari al +65%: sono **l'80% le attività che dichiarano un giro d'affari in espansione**, a fronte del 15% che registra una riduzione. La ripresa ha riguardato in modo pervasivo **tutte le categorie**, ma è risultata più modesta per il segmento dei sistemisti e modulist che aveva manifestato le maggiori difficoltà nel 2020.

**In Piemonte** le imprese che dichiarano **un aumento** del fatturato rispetto al 2020 sono **l'81%**, a fronte del 16% che ha invece registrato una diminuzione.

### Propensione all'internazionalizzazione

Nel 2021 si è assistito ad una forte ripresa degli scambi internazionali, ma le vicende economico-politiche del 2022, come il rincaro dei prezzi delle materie prime, i costi della logistica, il prolungarsi della crisi dei semiconduttori e il conflitto Russia/Ucraina, non fanno sperare in un vero e proprio cambio di direzione.

Il **78,3% delle imprese** (il 78,8% in Piemonte), dato migliore dell'ultimo quinquennio, **vende i propri prodotti sui mercati esteri**. Aumenta anche **la percentuale di fatturato derivante dall'export**, che nel 2021 si attesta in media al **41,8%** (era il 37,8% nel 2017).

### Relazioni con Stellantis

Nel 2021 il **72,9% delle imprese risulta avere Stellantis nel proprio portafoglio clienti** (l'**80,6%** in Piemonte). In calo, la quota di fatturato generato dalle vendite a Stellantis, pari al 40,7% in Italia (era il 41,7% nel 2020), mentre registra un aumento a livello piemontese (dal 47,4% del 2020 al 49,6%).

Vale invece il **59,3% l'incidenza del fatturato proveniente da altri costruttori**, soprattutto **OEM tedeschi, francesi** (escluso Stellantis) e **americani**. Di minor rilevanza il rapporto con le case costruttrici asiatiche.

Il 66% delle imprese intravede nella costituzione del nuovo colosso industriale un'opportunità (solo il 59% in Piemonte); tra le preoccupazioni, soprattutto in Piemonte, i possibili cambiamenti rispetto al baricentro decisionale e la diminuzione dei volumi della fornitura. Si mantiene **alto**, per il secondo anno consecutivo, il **numero di imprese che ha dichiarato di non saper esprimere un giudizio** sull'impatto dell'avvenuta fusione (il 58%), segno tangibile del perdurare dell'incertezza di un'operazione con sinergie in corso di sviluppo.

### I trend tecnologici

L'accelerazione della domanda e della produzione di **veicoli elettrici e ibridi** avutasi nel 2021 e le prospettive positive per una diffusione progressiva dei **powertrain elettrificati** obbligano tutti gli attori della filiera a confrontarsi con la transizione in atto.

La percentuale dei fornitori che si definiscono con un buon posizionamento sul comparto dei motori **benzina e diesel permangono alto** (il **73,8%** dei rispondenti), come consistente è la quota per le alimentazioni a metano e/o GPL (il 40,1%).

Il **posizionamento sui powertrain elettrici ed ibridi** è significativo per il **37,6%** delle imprese mentre sulle **fuel cells** ha un posizionamento di rilievo il **20,6%** delle rispondenti.

Dopo il lieve calo riscontrato nel 2020, torna ad ampliarsi la partecipazione della filiera a **progetti di sviluppo di nuovi powertrain**: considerando il triennio 2019-2021 aumenta il coinvolgimento sia per il powertrain **elettrico** (il 29,4%), sia per quello **ibrido** (30,3%), ma soprattutto incrementa la quota di imprese che ha preso parte a progetti di **riduzione delle emissioni** su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e alleggerimento del peso dei veicoli (il 25,2%). A sottolineare il crescente interesse per le fuel cell, arriva al 15,6% la porzione di realtà aziendali che hanno aderito a progetti che sviluppano questa tecnologia.

Triennio di riferimento	Powertrain elettrico	Powertrain ibrido	Riduzione emissioni ICE	Fuel Cells
<b>2016-2018</b>	18,6%	11,8%	11,2%	n.d.
<b>2017-2019</b>	28,4%	27,5%	20,5%	n.d.
<b>2018-2020</b>	27,1%	26,7%	20,0%	12,6%
<b>2019-2021</b>	<b>29,4%</b>	<b>30,3%</b>	<b>25,2%</b>	<b>15,6%</b>

### Addetti, competenze e nuovi fabbisogni

Aumentano le **imprese con personale interno laureato**, passate dall'84% del 2017 all'88% del 2021, ma questo non ha comportato un incremento della forza lavoro specificatamente impiegata in ricerca e sviluppo. Per i prossimi cinque anni le **imprese segnalano un diffuso bisogno di nuove figure professionali**, da destinare in particolare ai processi produttivi (il 62% delle aziende), all'automazione e sistemi meccatronici (il 53%), ai prodotti e materiali (il 48%), nonché alla sostenibilità ambientale (il 47%).

## R&S

Le **imprese che hanno investito nell'anno 2021 in R&S sono il 67%**, in progressiva diminuzione nel triennio; il calo ha interessato tutte le categorie di fornitura, a eccezione di alcuni segmenti, quali gli E&D, che tornano ai livelli del 2019. Cala nell'ultimo anno anche la quota di addetti in R&S, benché si rilevi una **maggiore proiezione verso l'innovazione di prodotto (il 55% a fronte del 40% dell'anno precedente) e una più forte apertura a forme di collaborazione** nelle attività di ricerca, specie con altre imprese. Nell'ultimo triennio, le **motivazioni che principalmente hanno ostacolato l'innovazione sono i costi troppo alti** (per il 25,3% delle imprese con grado di importanza elevato), **l'instabilità della domanda** (per il 24%) e la **carenza di personale qualificato** (per il 22,5%).

## La domanda di policy da parte delle imprese

**Quanto alle misure di sostegno alla filiera** automotive intraprese finora dalle istituzioni pubbliche, per le imprese nel recente passato sono risultate efficaci soprattutto le iniziative di digitalizzazione e innovazione delle imprese (**Piano transizione 4.0**) e **l'estensione della CIG**, che ha svolto un ruolo fondamentale nel supportare il sistema produttivo italiano nel periodo più acuto della crisi.

Con il ritorno alla normalità, si richiedono soprattutto iniziative dirette al contenimento dei costi dell'**energia elettrica** (l'82% degli operatori), progetti di **digitalizzazione e innovazione** (il 71%), nonché gli interventi specifici diretti a **R&S** (il 67%).

Per il 53% permane la necessità di **incentivi alle immatricolazioni** per supportare la domanda. In un quadro di ritardo nazionale nello sviluppo delle infrastrutture di **ricarica per le auto elettriche** rispetto ai principali Paesi europei, il 46% individua la priorità di incentivi in tale ambito.

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  
@CamComTorino

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